

町田市 自転車ネットワーク計画

2024年3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	3
第2章 上位・関連計画における自転車の位置づけ	4
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	4
第3章 自転車を取り巻く現状と課題	6
3-1. 自転車を取り巻く現状	6
3-2. 自転車利用に関するアンケート調査結果	12
3-3. 自転車利用環境に関する課題	15
第4章 基本理念・基本方針と目標・取組内容	18
4-1. 基本理念と基本方針	18
4-2. 目標・取組内容	19
第5章 自転車ネットワーク路線	20
5-1. 路線選定の考え方	20
5-2. 自転車ネットワーク路線の選定結果	22
第6章 自転車利用環境構築のための取組	24
6-1. 自転車通行空間の整備	24
6-2. 交通ルールの周知啓発活動	29
6-3. 自転車の利用促進のための取組	31
第7章 計画の推進方法	32
7-1. 計画の推進方法	32
7-2. 計画の推進体制	32
7-3. 評価方法	33

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。

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、自転車が車道上を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。

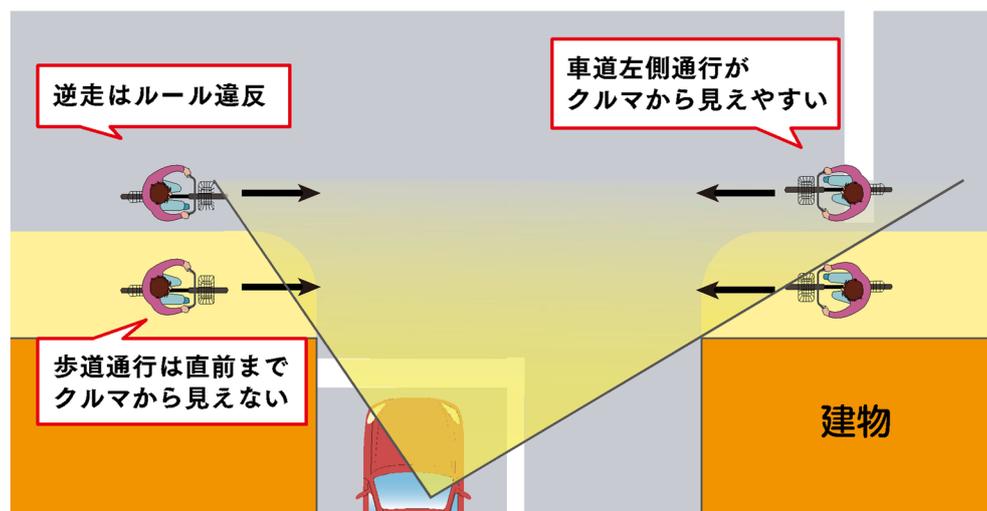
町田市自転車活用推進計画等の上位計画において、自転車の通行空間整備の推進を位置づけており、誰もが安全安心に通行できる空間の整備を実施するため、連続した自転車通行空間整備の方向性を示す「町田市自転車ネットワーク計画」(以下、「本計画」という。)を策定します。

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。

トピックス 自転車の車道左側通行は安全なの？

車道左側を車と同じ方向に走る自転車は、車から見えやすく、出会いがしら事故のリスクが低くなります。歩道を通行している自転車は、車道通行と比べて車からの発見が遅れます。

自転車に乗る際は、原則、車道左側を通行しましょう。ただし、運転者が13歳未満の子どもや70歳以上の高齢者、障がい者である時は歩道を通行することができます。



出典：自転車交通安全のための街頭指導指導マニュアル（金沢自転車ネットワーク協議会）

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・関連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。

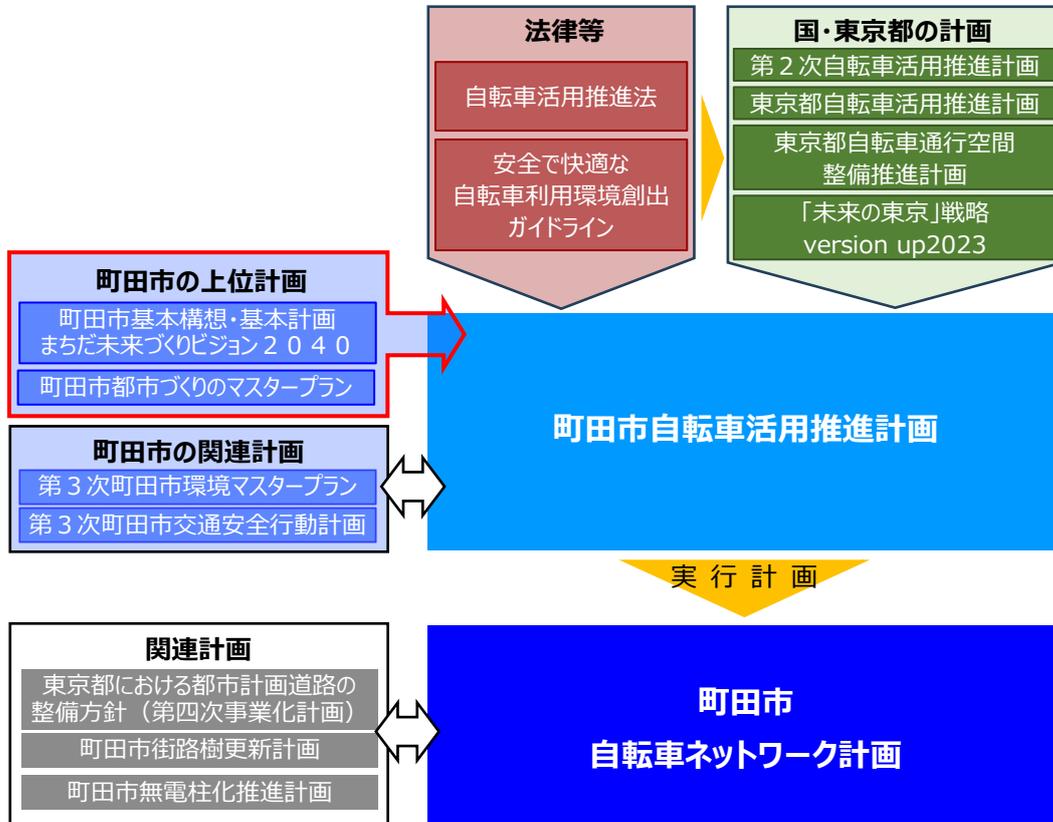


図 1-1 計画の位置づけ

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施していくとともに、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した。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。

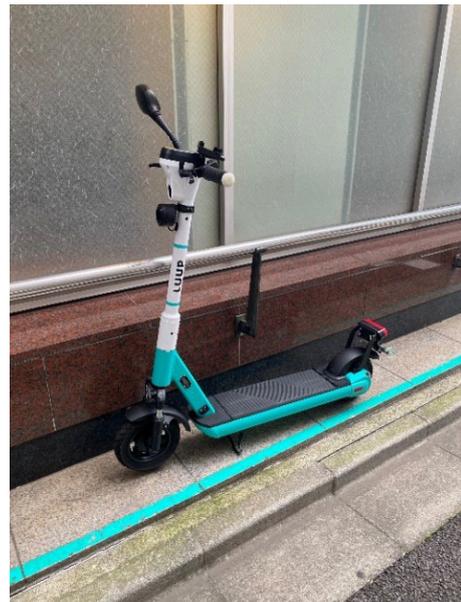


写真 電動キックボード

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】

- ・ハード・ソフト両面での自転車活用の推進
- ・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
- ・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

【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。

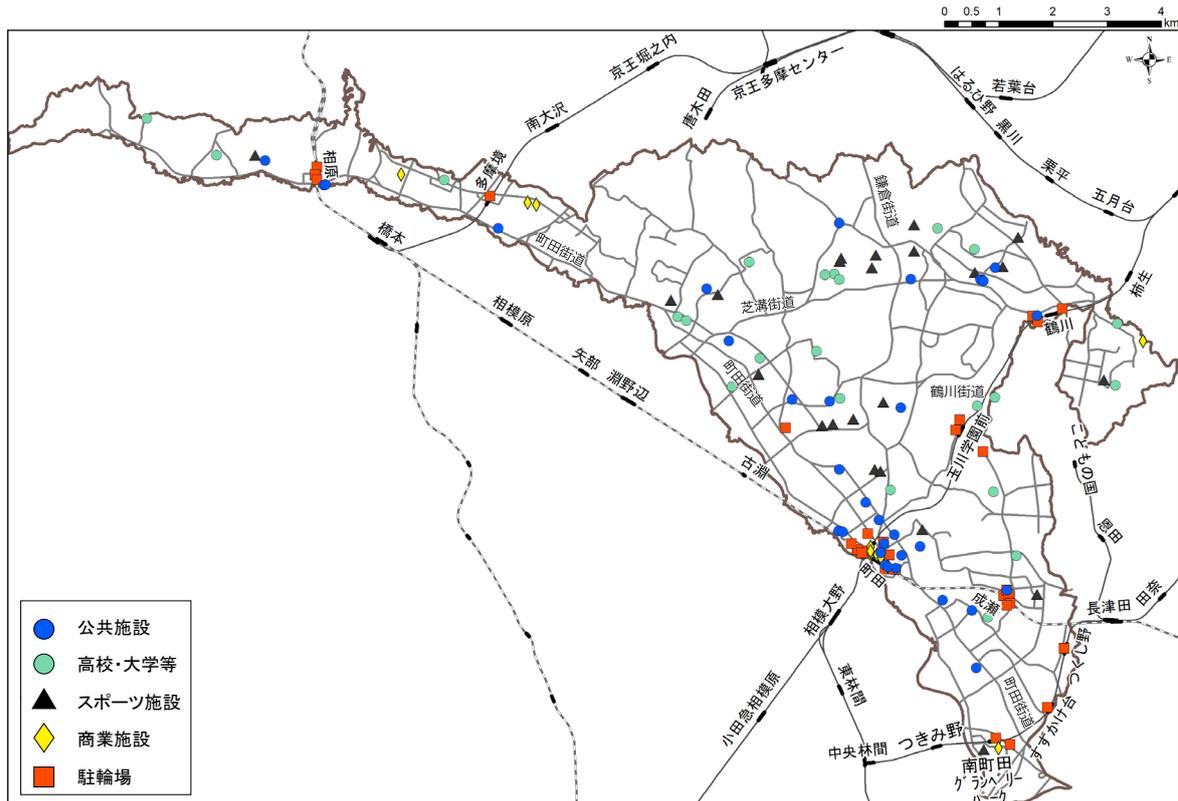


図 3-1 自転車利用が想定される施設の立地状況 (2023 年 3 月時点：町田市作成)

※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 ² 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。

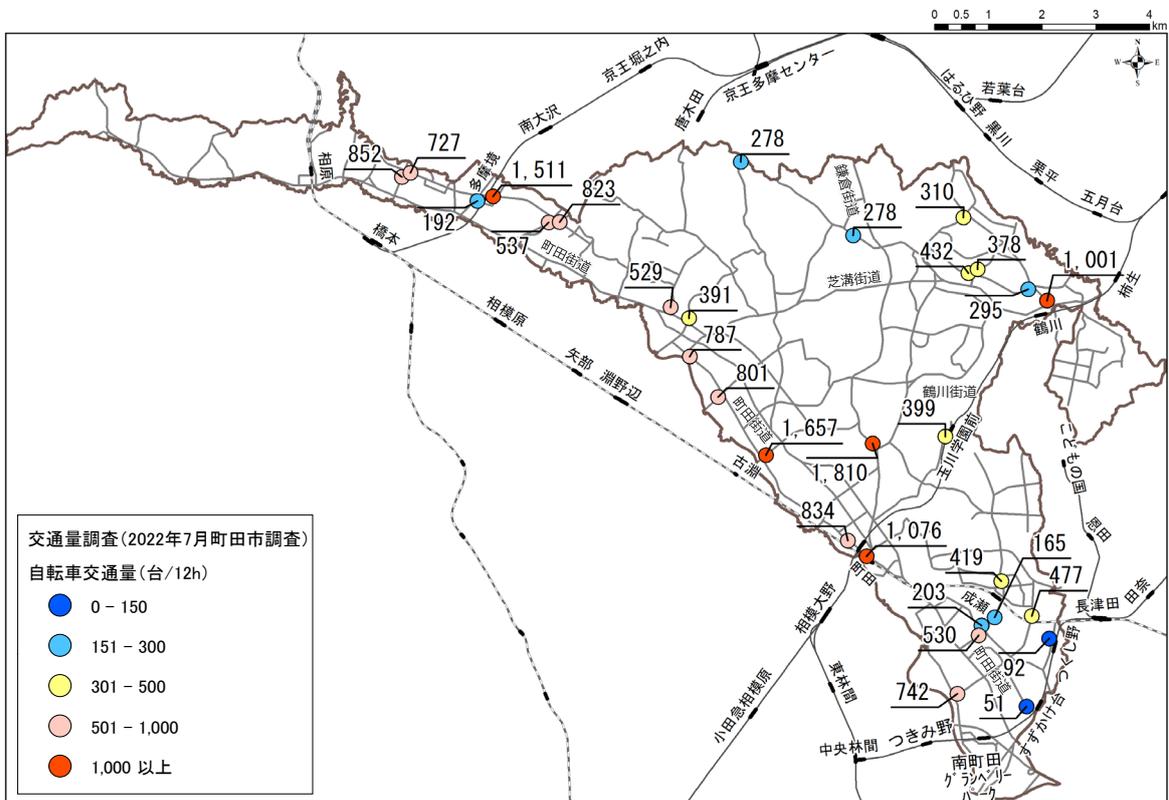
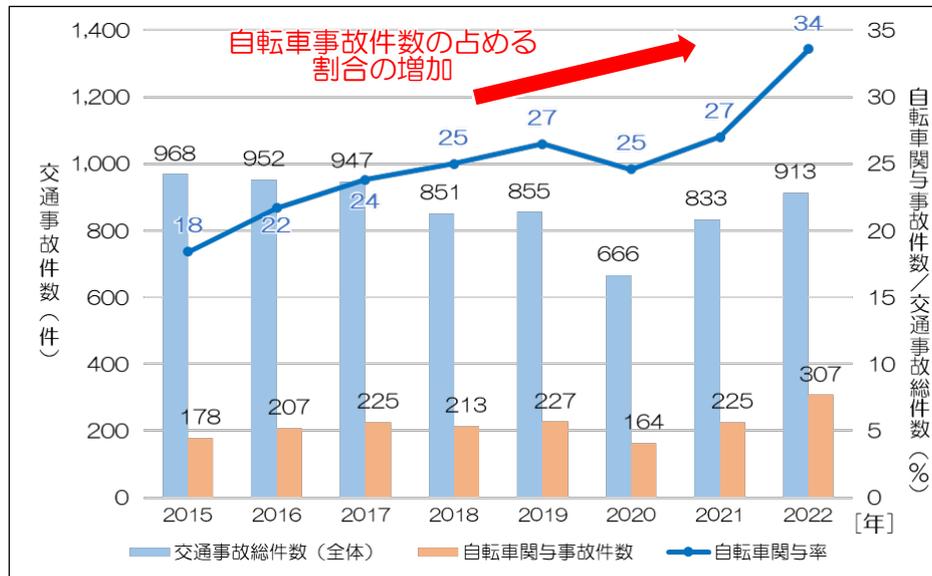


図 3-2 自転車交通量調査結果 (2022年7月町田市調査)

(3) 自転車事故の発生状況と発生箇所

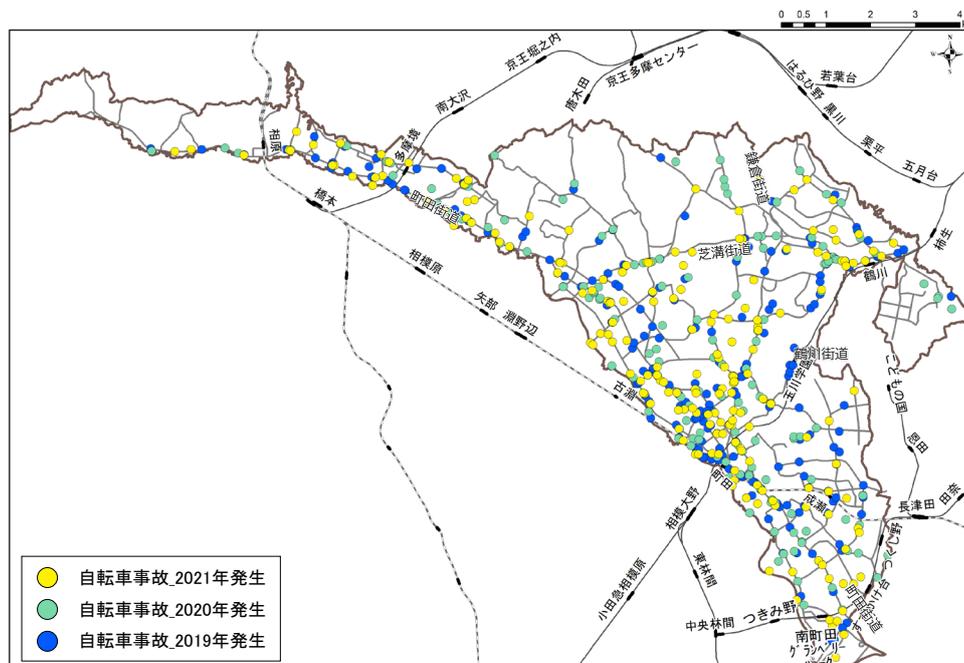
市内の交通事故総件数は、2015年から2022年までの8年間でやや減少傾向がみられますが、自転車関与事故件数は、増加傾向で推移していることから、交通事故総件数に対する自転車関与事故件数の割合は増加しています。



出典：区市町別各種交通事故発生状況（警視庁交通総務課）より編纂
 自転車が第1当事者、第2当事者を集計し、第1、第2も自転車であるものは1件と集計

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、都道で多く発生していますが、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2023年3月時点で56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

2023年度末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 3.9km、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 5.0km の整備が完了しています。

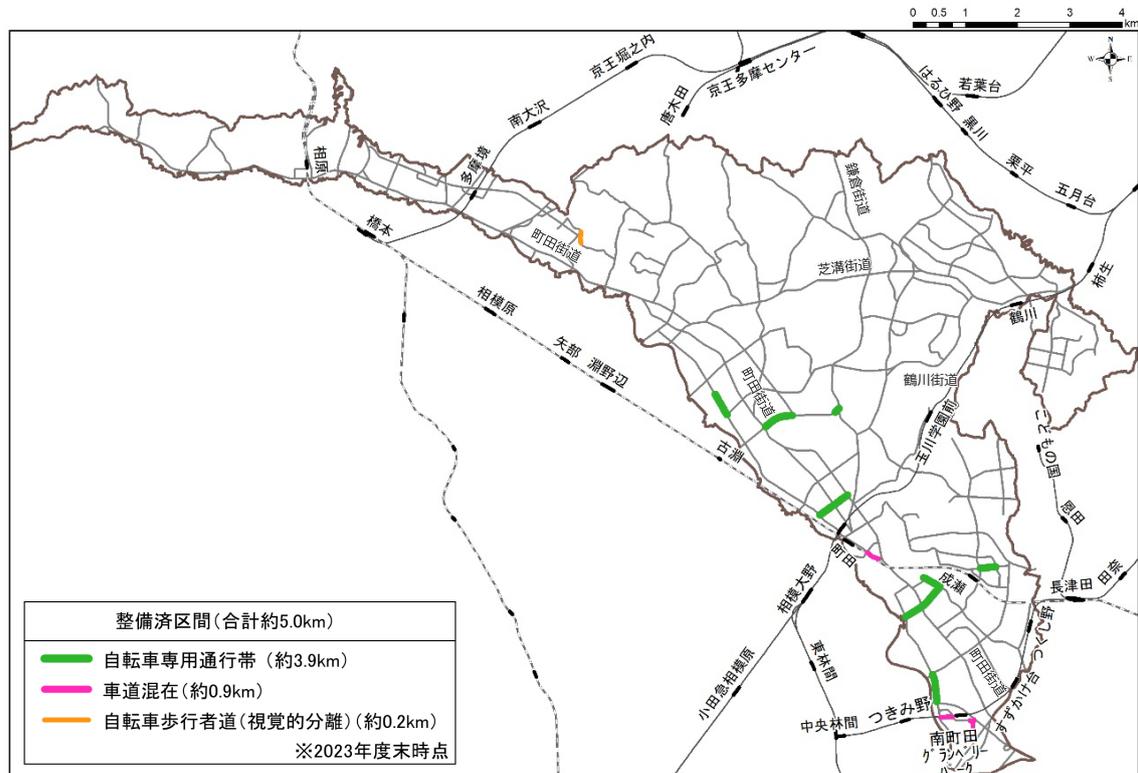


図 3-7 市道の自転車通行空間の整備状況

(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、下表に示す計画の通り、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

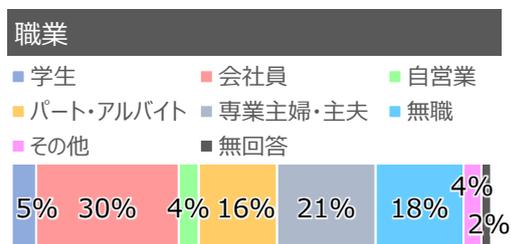
3-2. 自転車利用に関するアンケート調査結果

(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%）



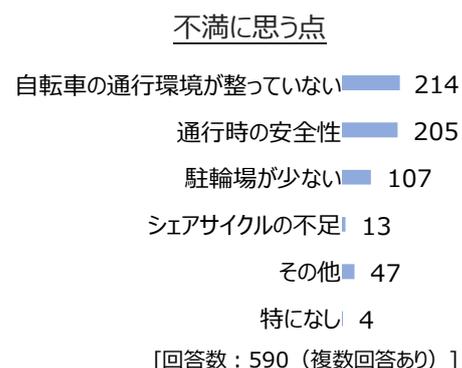
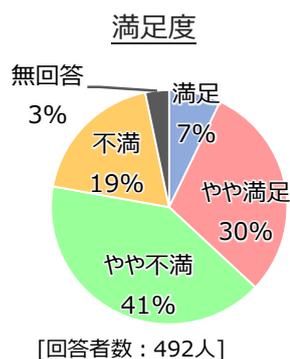
(2) アンケート調査結果の概要

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。

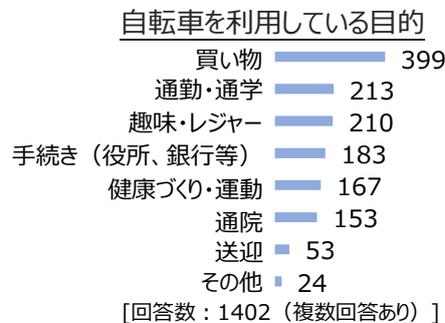
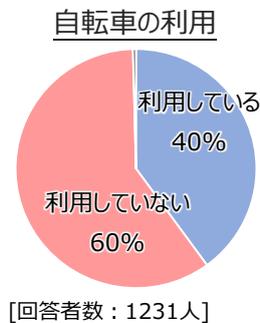
不満に思う点として、「通行環境の未整備」「通行時の安全性」が多いことがわかりました。



2) 自転車利用状況について

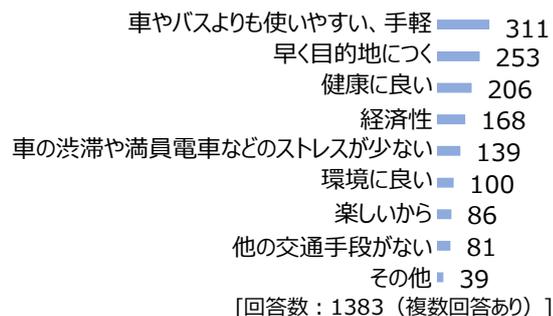
Q. あなたは自転車を利用していますか

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

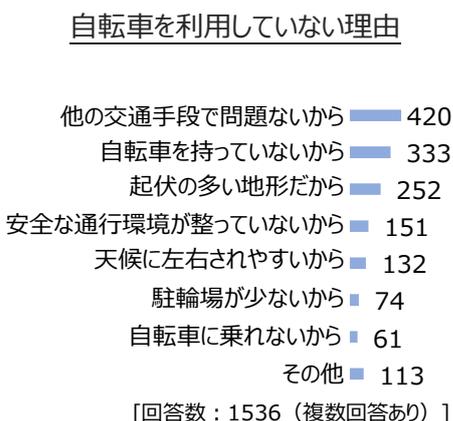
「使いやすい」や「早く目的地に着く」「経済性」など利便性に優れているという回答が多かったほか、「健康によい」や「楽しい」といった自転車の利用を積極的に楽しんでいるという回答も見られました。



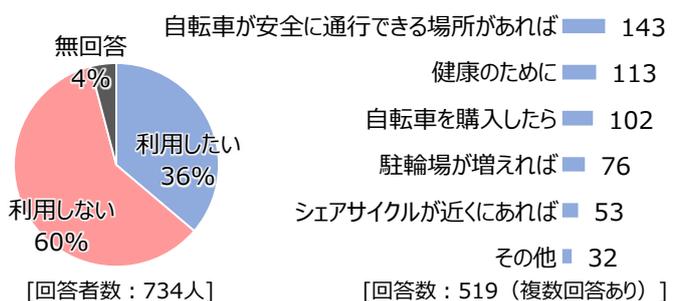
3) 自転車を利用しない理由

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。



**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。

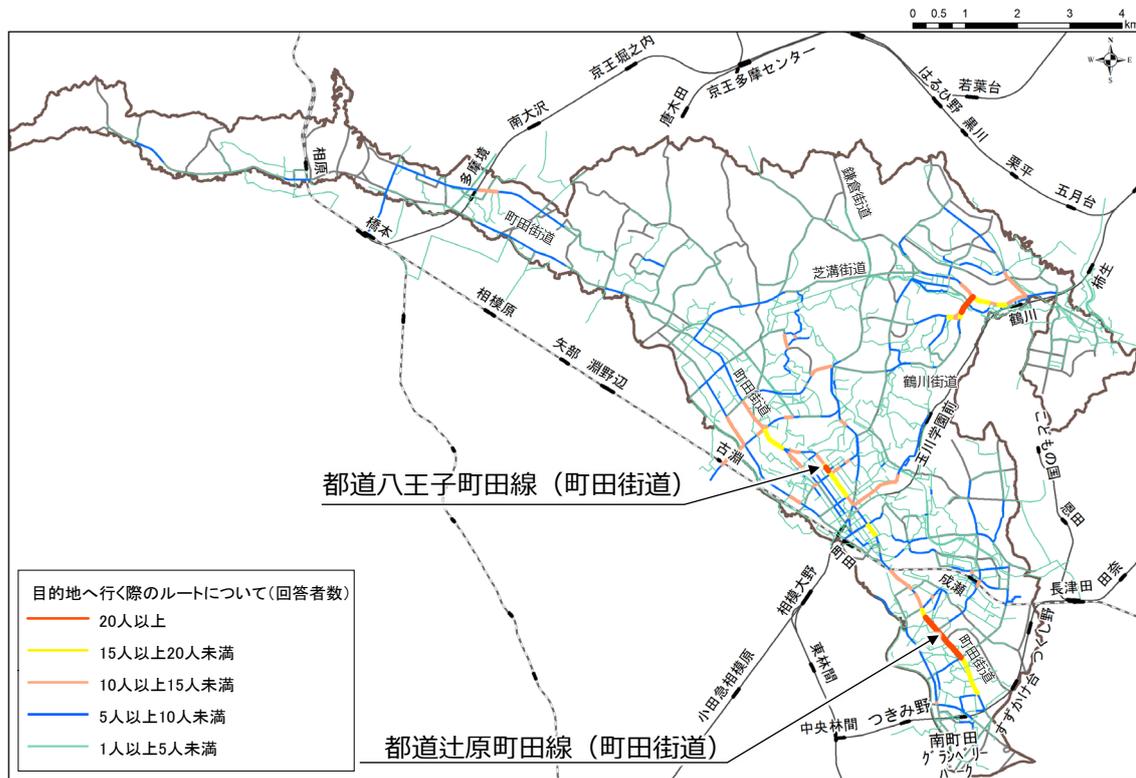
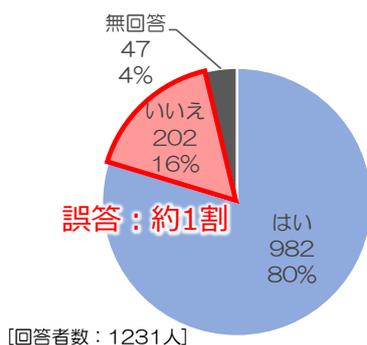


図 3-8 目的地へ行く際のルート（アンケート回答結果）

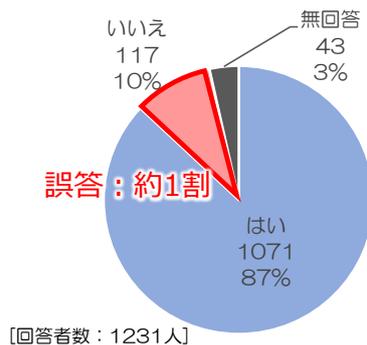
5) 自転車の交通ルールについて

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、自転車に子ども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。

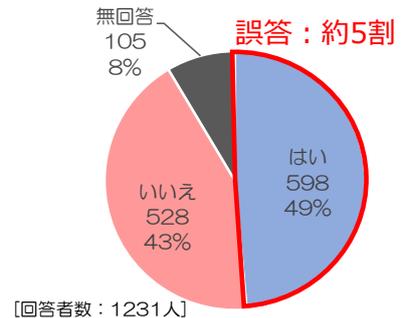
Q.自転車は車道を通行するのが原則である



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.自転車に子ども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、2023 年度末までの整備延長は、約 5.0km 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。

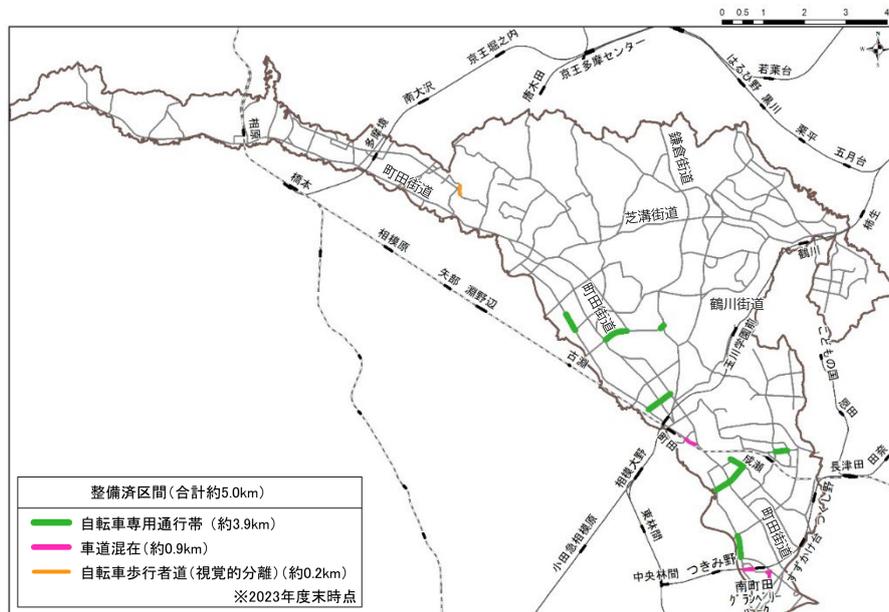
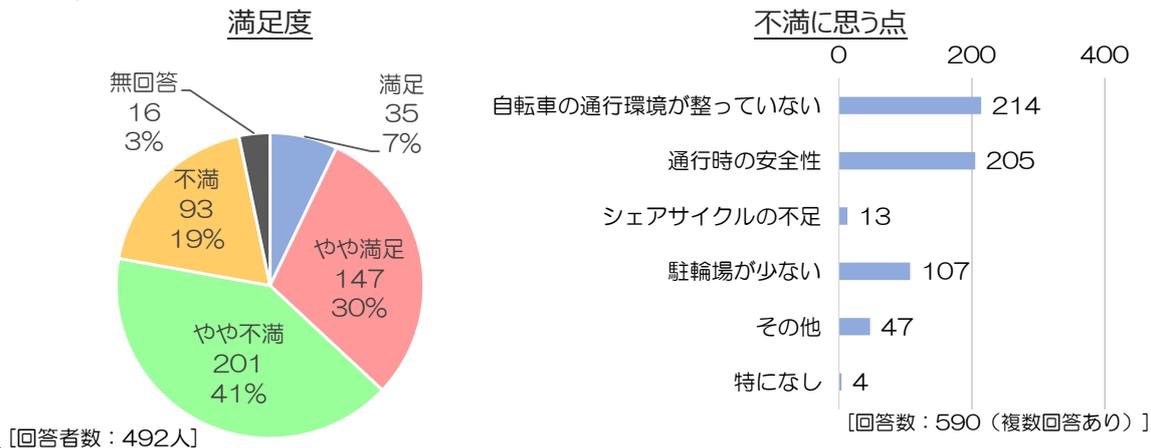


図 3-9 市道の自転車通行空間の整備状況 (再掲載)

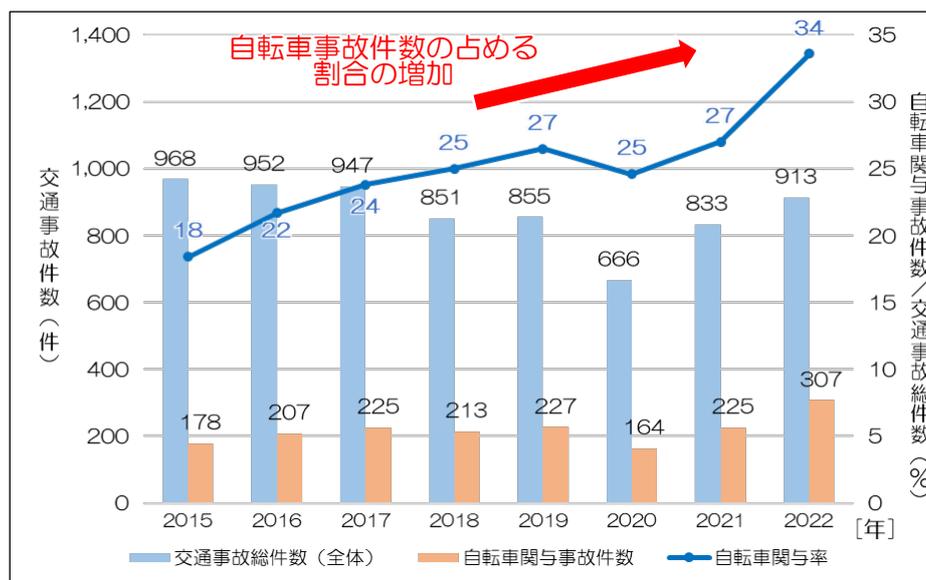
●自転車の利用に関するアンケート調査の結果 (再掲載)

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

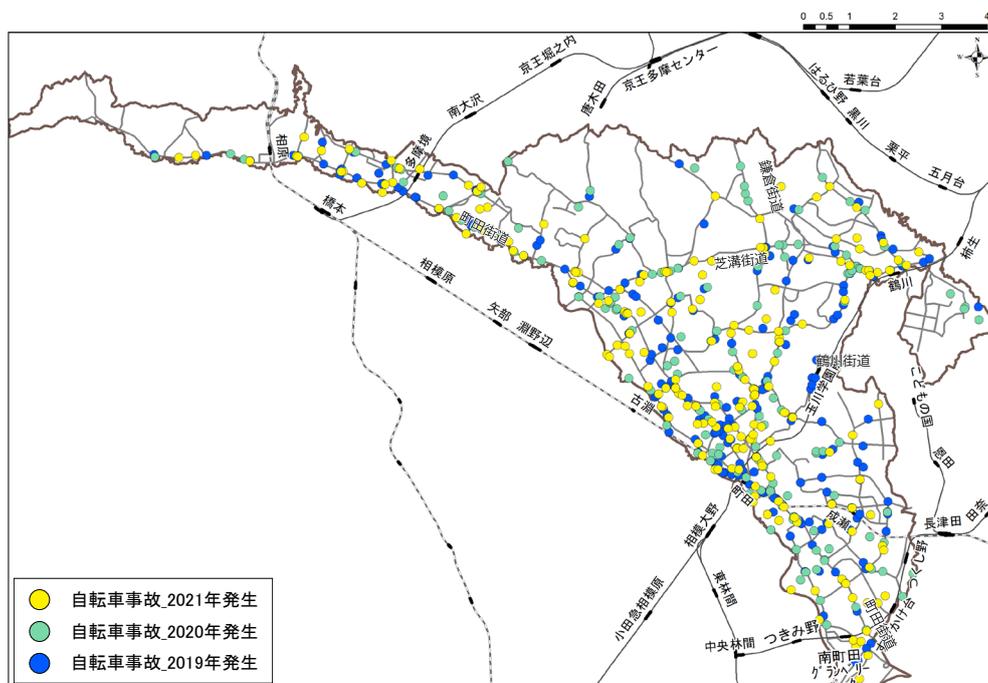


課題 2 : 交通事故の自転車の占める割合が増加している

市内の交通事故総件数はやや減少傾向にあるものの、自転車事故件数は増加傾向で推移していることから、交通事故総件数に占める自転車関与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：区市町別各種交通事故発生状況（警視庁交通総務課）より編纂
 自転車が第1当事者、第2当事者を集計し、第1、第2も自転車であるものは1件と集計



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

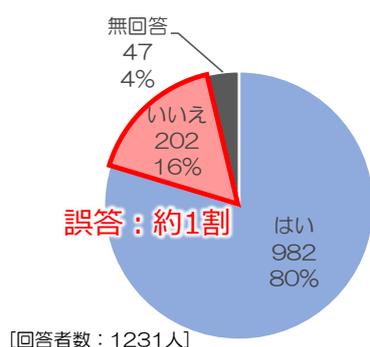
自転車利用に関するアンケート調査の結果、交通ルールを誤って理解している人が一定数おり、特に「自転車に子どもを乗せている時は常に歩道通行が認められる」の設問では約半数の方が誤った理解をしています。

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。

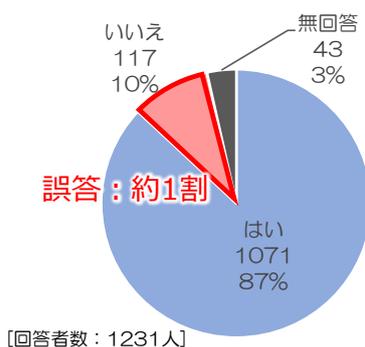
以上のことから、自転車に関する正しい交通ルールが認知されていないことが課題となっています。

●自転車の利用に関するアンケート調査の結果（再掲載）

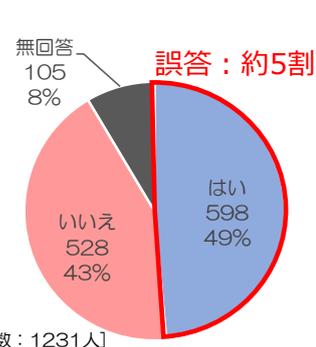
Q.自転車は車道を通行するのが原則である



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.自転車に子ども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

子ども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。



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、本計画の基本理念を“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。

《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

- ・自転車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

- ・ハード・ソフト両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、魅力ある場所へのアクセス性を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、駐輪施設の設置等、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
- 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
- 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

目標③ 多様な交通手段との連携

- 主な取組内容
- 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の計画を見据えた、駐輪場やシェアサイクルポートの設置、検討

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
- 健康づくりや観光利用など、魅力ある場所へのアクセス性向上や自然を楽しむ通行空間の整備
 - 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

※取組内容の下線部は、本計画によって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。

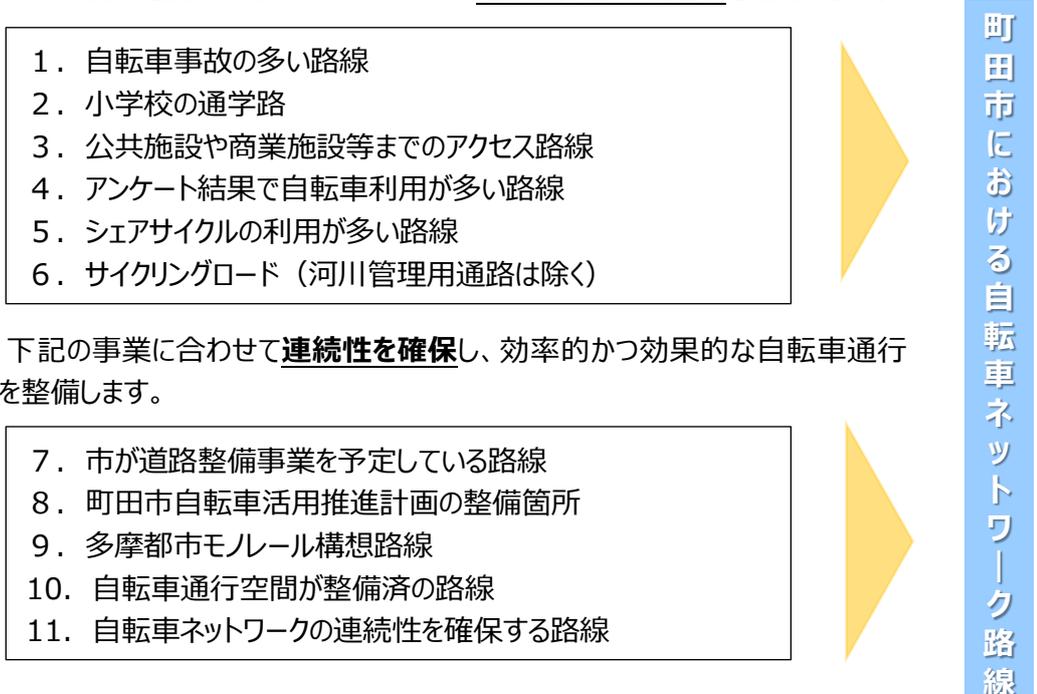
(2)町田市における自転車ネットワーク路線の選定要件

「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

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44.0kmが自転車通行空間の未整備区間となっており、本計画に基づいて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。こ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	44.0	
	整備済	自転車専用通行帯	3.9
		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		62.0	
合計		111.9	

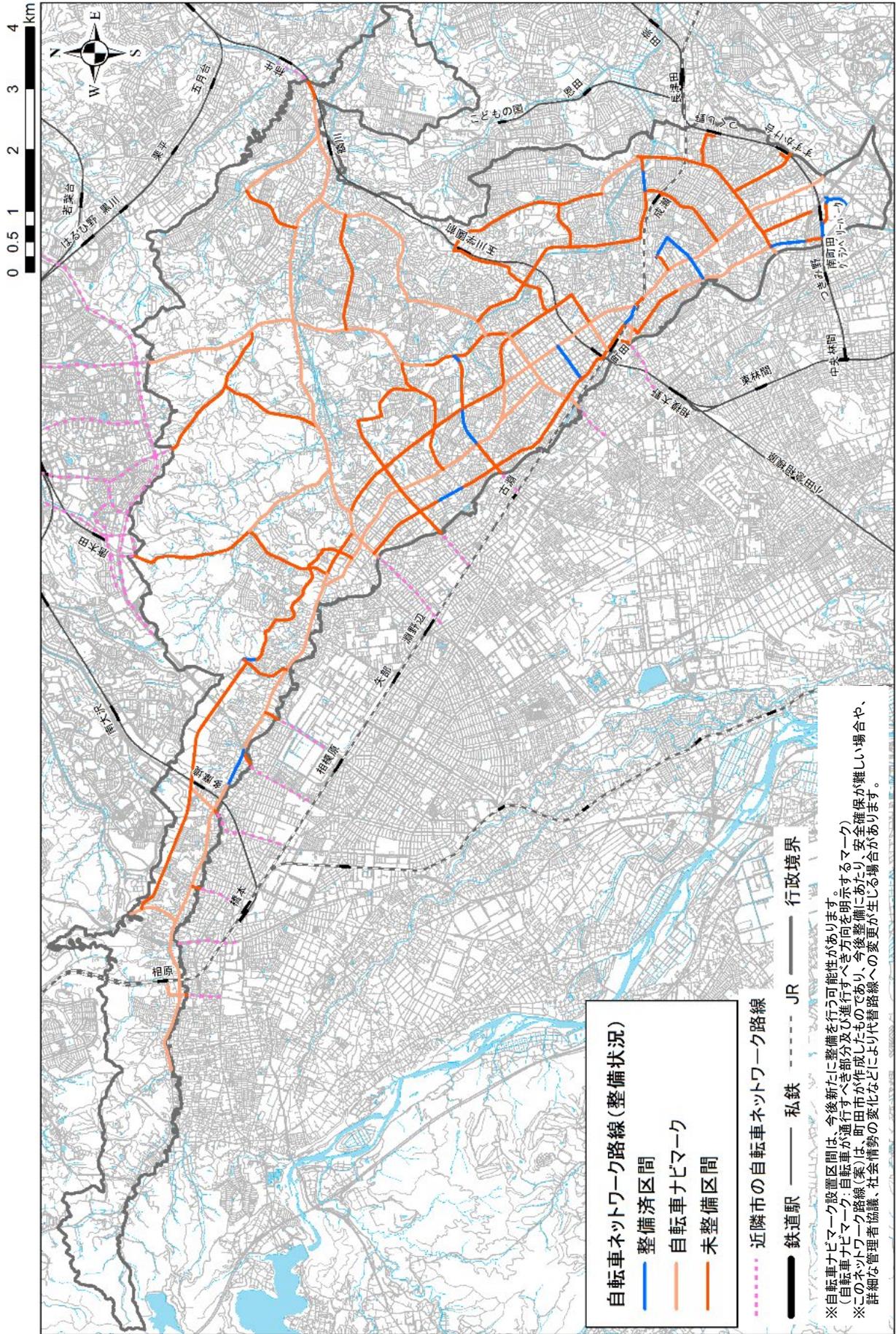


図 5-2 町田市自転車ネットワーク路線

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

自転車は車道を通ることが原則となっており、国土交通省国土技術政策総合研究所が実施した既往の調査*で、自転車は車道通行の方が事故に遭遇するリスクを下げる効果が示されています。

町田市自転車ネットワーク計画では、安全安心な通行できる環境整備を目指すことから、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警察、公安委員会等の交通管理者(以下、「交通管理者」という。)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の選定を検討し、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分離)による整備も検討します。

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。

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

*参照：「自転車事故発生状況の分析」土木技術資料 51-4(2009)

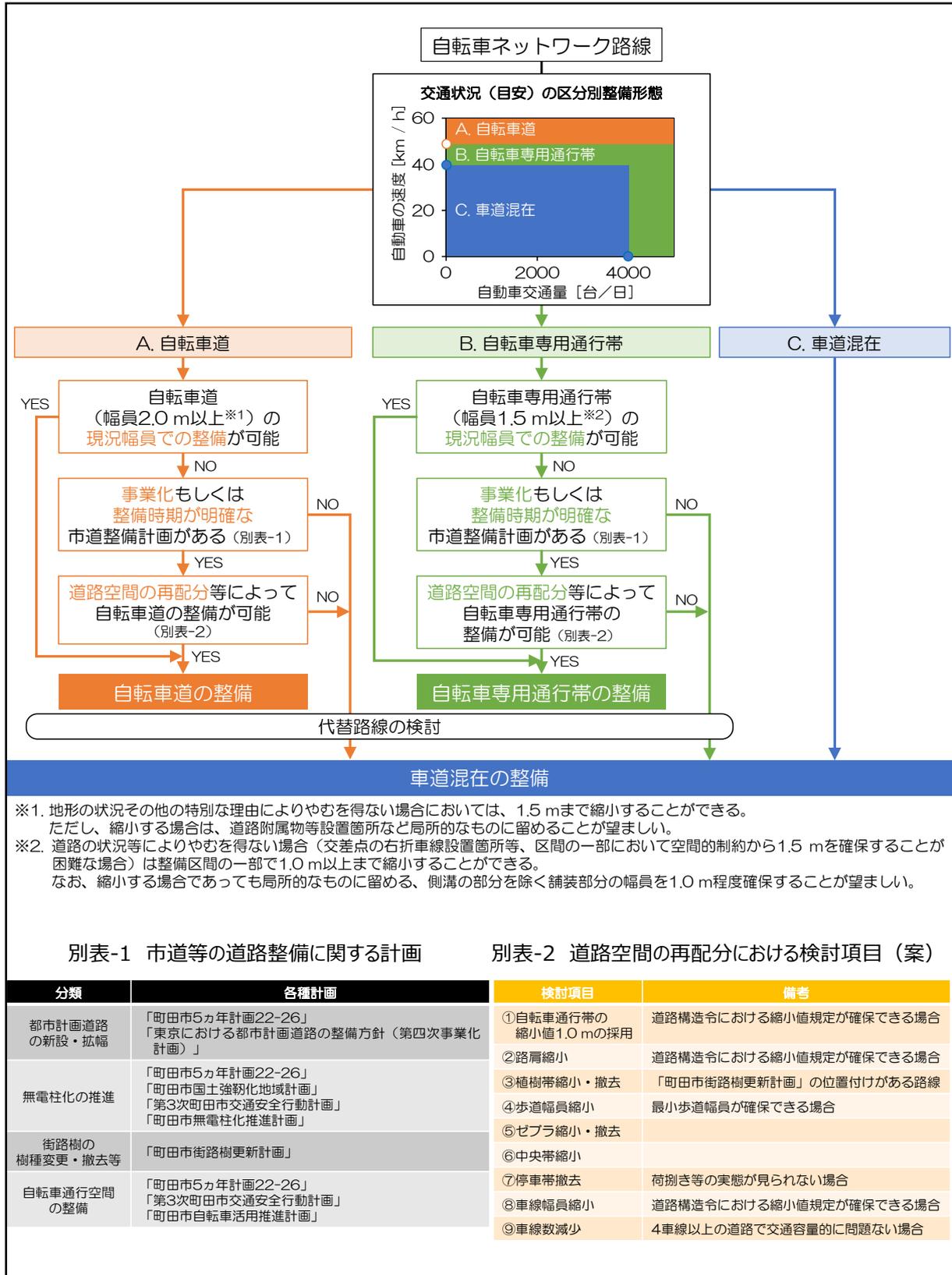


図 6-2 整備形態の選定フロー

(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した市道の未整備区間のうち、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、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 11.0km を優先整備区間として設定します。

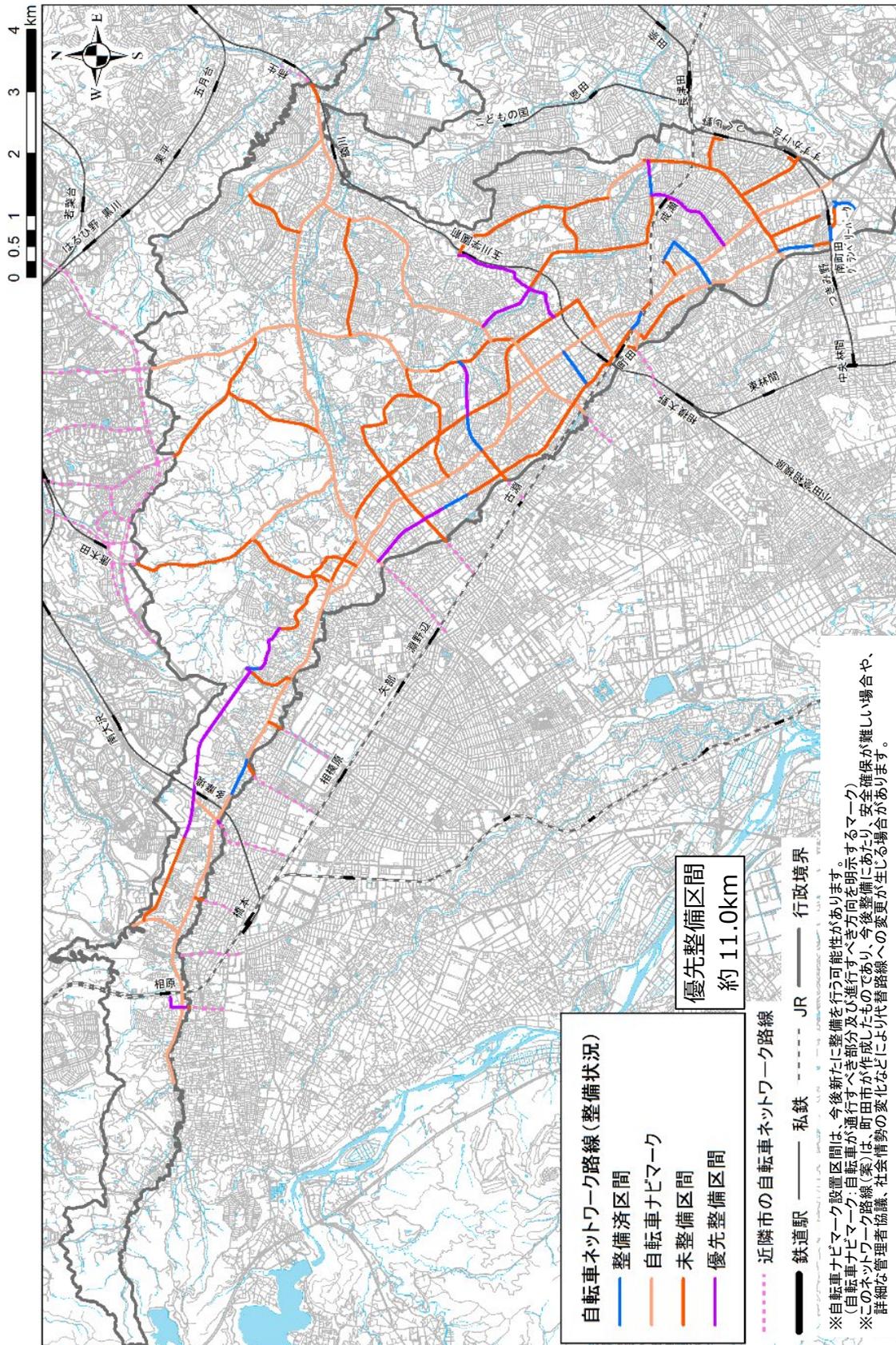


図 6-3 優先整備区間の設定結果

(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 11.0 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。

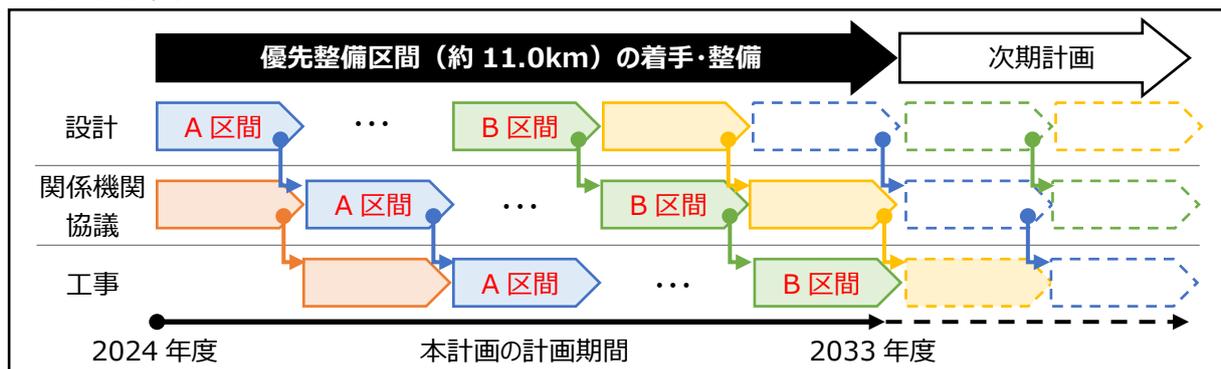


図 6-4 整備の進め方のイメージ

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つ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

- ・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

事例

自転車教室の実施



▲小学校自転車教室
(東京都町田市)



▲中学校自転車教室
(東京都町田市)

事例

交通ルール啓発活動



▲イベントにおける啓発活動
(オリジナル反射材づくり)
(東京都町田市)



▲広報まちだの交通安全特集号
(東京都町田市)

(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ついては、パンフレットや自転車交通安全教室等に加え、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
- ・見通しの悪い箇所などの危険箇所や、急こう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)

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って、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。

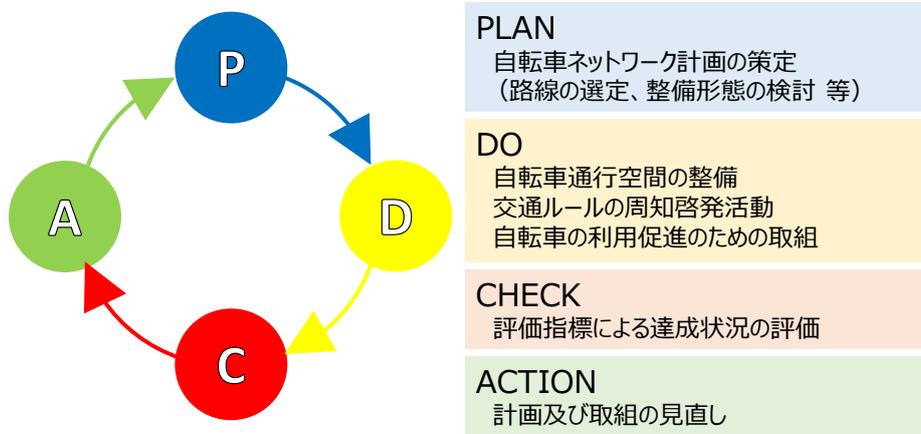


図 7-1 PDCA サイクルのイメージ

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活動等、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。

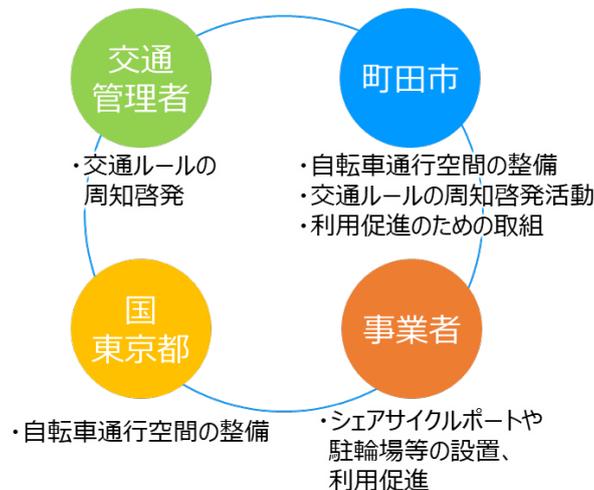


図 7-2 計画の推進体制図

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って行います。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	市道における自転車通行空間の整備率	10.0% (5.0km) (2023年度末時点)	32.1% (+11.0km)	毎年の整備状況の把握
①自転車事故件数の削減	市内の自転車関与事故の件数	307件 (2022年)	215件 (約3割減)	警視庁事故統計により集計
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	車道順走率※ 28.6%	車道順走率※ 40.0%	自転車通行空間整備の前後で「車道通行状況」「車道順走状況」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	「満足」「やや満足」と回答 37% (2022年時点)	50%	アンケートにより把握
④Well-beingを 実感できる通行空間の形成				

※車道を順走している自転車通行量／総自転車通行量(%)

※現状値は、自転車通行空間整備前の「町田 623 号線」「忠生 1300 号線」において計測

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					
					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:2024年4月

発行者:町田市

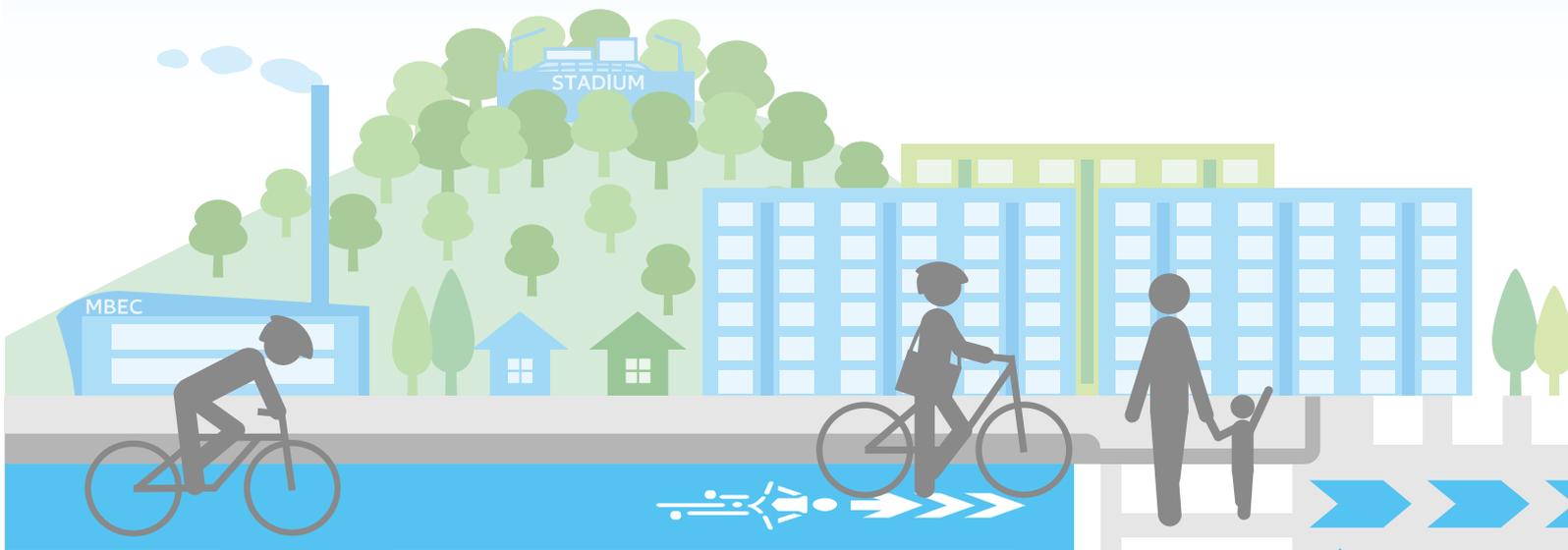
〒194-8520 町田市森野2-2-22

TEL 042-724-1124

編集:道路部 道路政策課

刊行物番号:23-71

じてんしゃりょうで



リサイクル適性 (A)

この印刷物は、印刷用の紙へ
リサイクルできます。