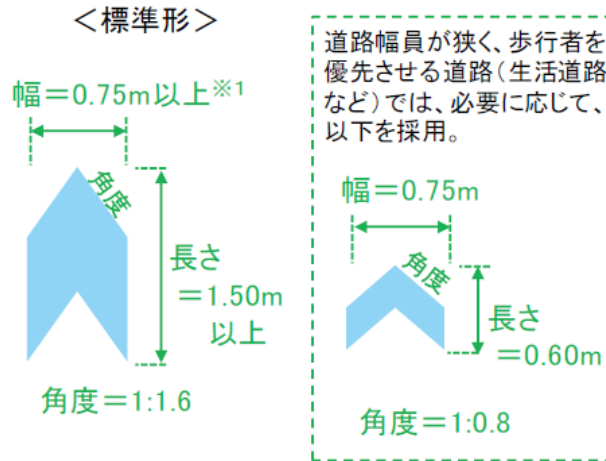


(2) 車道混在

1) 概要

矢羽根型路面表示の設計は、国のガイドラインの仕様案を基本としますが、道路幅員や自動車の交通量・速度に応じて縮小等の調整を行うこととします。なお、ピクトグラムデザインは、警視庁が定めている自転車ナビマークの形状を採用することとします。



出典：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）より引用

図 5-10 国のガイドラインにおける矢羽根型路面表示の仕様案



図 5-11 警視庁が定める自転車ナビマークの形状



図 5-12 調布市内の車道混在の整備事例（西調布駅北側・主要市道 16 号線）

2) 基本的な考え方

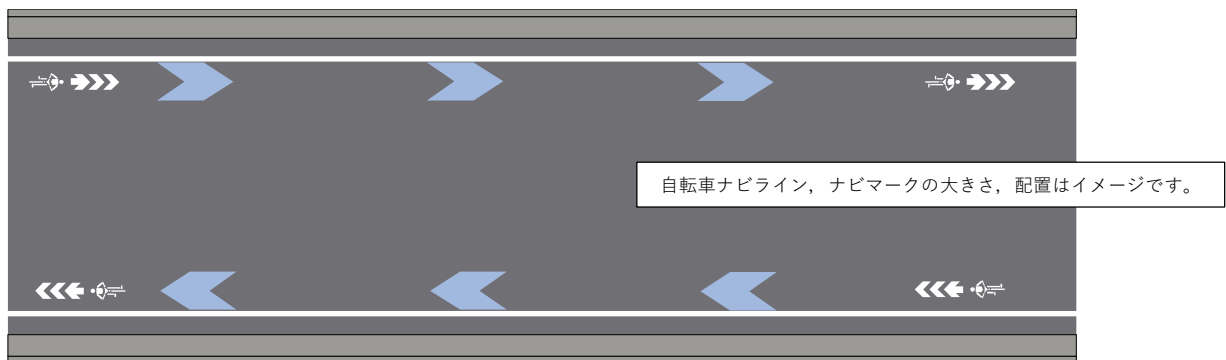
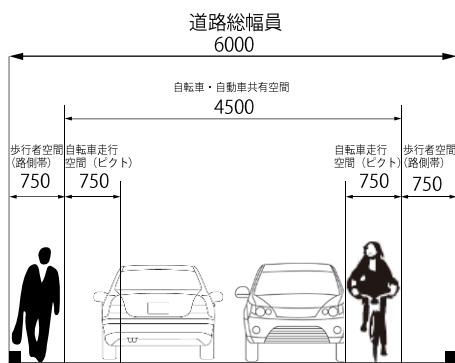
車道混在型自転車走行空間は、自転車の走行する空間を示すものですが、自転車専用空間ではなく、自転車と自動車で車道の一部を共有するものです。

歩行者空間（路側帯を含む）を確保したうえで自転車の走行位置を示し、自動車に対して自転車が車道内で混在することを注意喚起するため、車道左側部の車線内に矢羽根（自転車ナビライン）や自転車ナビマークを設置することを検討します。逆走防止等の交通安全ルール向上についての効果も期待されます。

整備パターン例 自転車・自動車の混在（路側帯＋自転車ナビライン、ナビマーク）

<自動車相互通行で、道路総幅員 6.0m以上の場合>

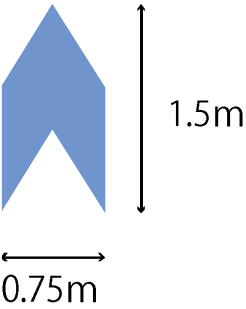
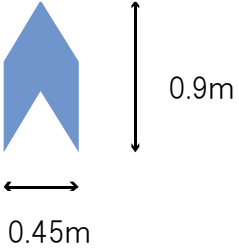

- ・ 自転車ナビライン、ナビマークを自転車走行空間の中心に設置します。
- ・ 自転車ナビライン、ナビマークの大きさは、状況に応じて検討します。



3) 路面表示

当面の整備方針として、以下の3種類の路面表示を使用して自転車走行環境の整備を進めます。

実際の整備にあたっては、交通管理者と協議し、道路環境の状況によって以下の表示を併設することを基本として検討します。

自転車ナビライン（通常）	自転車ナビライン（小型）	自転車ナビマーク
		

(3) 警視庁が設置する自転車ナビマーク

警視庁では、幹線道路における自転車交通の整序化を図ることを目的とした、「自転車ナビルート」を都内全域の国道と都道において推進しています。

交通事故防止のため、自転車の交通ルール（通行位置、進行方向）徹底に資する表示を道路に施すことを基本的考え方として、「自転車ナビマーク」及び「自転車ナビライン」を整備するものであり、調布市内においても自転車ナビマークの設置が進められています。

平成 28 年度から平成 30 年度までの 3 か年での整備が予定されており、本計画では警視庁によって自転車ナビマークが設置された路線についても、原則として自転車ネットワーク路線に含めることとします。



図 5-13 警視庁によって設置された自転車ナビマーク（三鷹通り・都道 121 号）

(4) 自転車歩行者道⁵

1) 概要

自転車歩行者道は、歩道上に自転車の通行する空間を設け、自転車と歩行者で歩道を共有する整備手法です。自転車通行空間と歩行空間の間に植栽等の分離工作物を設置することで分離させる「構造的分離」と、自転車通行空間と歩行空間の間に分離工作物を設置せず、舗装の材質や色彩、デザインによって視覚的に分離させる「視覚的分離」があります。

自転車専用の空間ではなく、原則として自転車は徐行して通行する必要があります。⁶



図 5-14 自転車歩行者道（構造的分離）の整備事例（武蔵境通り・主要地方道 12 号）



図 5-15 自転車歩行者道（視覚的分離）の整備事例（品川通り・主要市道 12 号線）

2) 基本的な考え方

調布市内においても、東八道路、武蔵境通り、品川通りに自転車歩行者道が整備されています。しかしながら、平成 28 年 7 月に「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」の一部改訂が行われ、「自転車歩行者道に依存しない」整備が方針として示されました。

そのことから、今後は自転車歩行者道による整備は行わず、自転車専用通行帯もしくは車道混在による整備を推進します。

⁵ ここでは、「道路構造令第 2 条第 1 項第 3 号に規定される、専ら自転車及び歩行者の通行の用に供するために、縁石線又は柵その他これに類する工作物により区画して設けられる道路の部分」及び「道路交通法第 63 条の 4 第 1 項第 1 号に規定される、道路標識等により普通自転車が通行することができる歩道」のことをいう。

⁶ ただし、道路交通法第 63 条の 4 第 2 項ただし書きでは、「普通自転車通行指定部分については、当該普通自転車通行指定部分を通行し、又は通行しようとする歩行者がないときは、歩道の状況に応じた安全な速度と方法で進行することができる。」こととされている。

5.3 特殊部における整備形態

5.3.1 バス停留所周辺

バス停留所周辺における自転車走行空間の整備については、国のガイドラインに示された例を参考として設置します。なお、国のガイドラインでは車道混在の場合の整備については示されていませんが、自転車専用通行帯と同様の整備を行うこととします。

ストレート型バス停の場合には、自転車専用通行帯及び矢羽根、自転車ナビマークの延長線上にバス停留所を設けることが想定されます。この場合、自転車走行空間にバスと自転車が混在することとなり、自転車はバスや歩行者の状況を見ながら走行する必要があるため、自転車に対する注意喚起を十分に図ることとします。

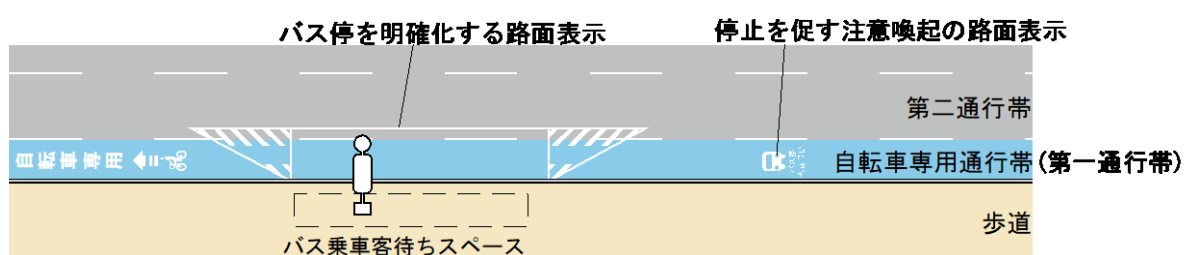


図 5-16 ストレート型バス停を設置する例（自転車専用通行帯の例）

出典：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）より引用

道路空間に十分な余裕があり、バス乗降客が多く見込まれるバス停留所において、バス停車時も自転車の通行を可能とする場合には、バスベイ型としてバス停を整備することも検討します。

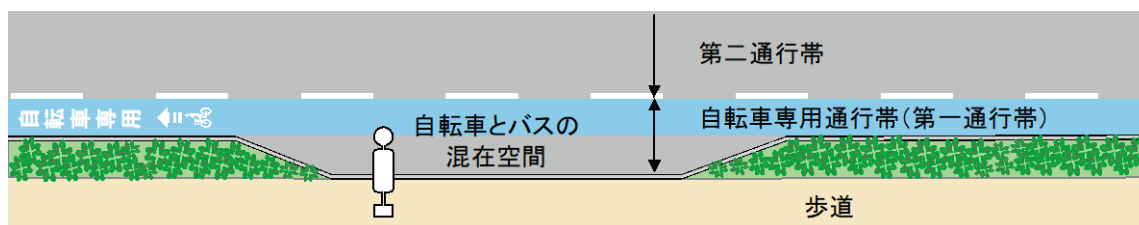


図 5-17 バスベイ型バス停を設置する例（自転車専用通行帯の例）

出典：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）より引用

6. 整備の進め方

6.1 整備の進め方

道路網計画の進捗にあわせて自転車ネットワーク路線の整備を行うことを基本とします。

平成34年度(2022年度)までの5か年をⅠ期と設定し、平成35年度(2023年度)から39年度(2027年度)の5か年をⅡ期、平成40年度(2028年度)以降をⅢ期として計画します。

なお、各期の終わりに見直しを図ります。



図 6-1 整備時期分類

6.2 優先整備路線 (Ⅰ期)

6.2.1 道路管理者別の整備方針

本計画は、調布市内の各道路管理者(国, 都, 市)における自転車通行環境整備を連携させることで、整備を進めていく計画です。各道路管理者の整備方針や整備時期などが各々異なることから、それぞれと協議を行い、計画の調整を行っていくこととします。

なお、警視庁が国道や都道で進めている、自転車ナビマークの設置路線も含めることとします。

6.2.2 市道における優先整備路線(Ⅰ期)

重点整備エリアのうち、自転車、歩行者の錯そうが多く見られる駅周辺の路線(自転車等駐車場へのアクセス路線)、中心市街地の回遊性に資する路線、東京オリンピック・パラリンピック関連施設や観光拠点間の回遊性に資する路線を中心として、現状で道路幅員が6m以上ある路線を優先整備路線に設定します⁷。

⁷ 自動車相互通行道路において、幅員0.75mの歩行者空間を確保して自転車走行空間を整備するには、道路総幅員6m以上必要となるため、現状で幅員6m以上ある道路を優先整備路線の対象としました(55ページ「整備パターン例」参照)。

6.2.3 優先整備路線（Ⅰ期）の事業の進め方

表 6-1 優先整備路線（Ⅰ期）の選定項目

(1) 自転車の集中する駅周辺	● 調布駅, 仙川駅, つつじヶ丘駅周辺の自転車等駐車場への路線
(2) 中心市街地エリア	● 中心市街地エリアの回遊性に資する路線
(3) 観光拠点間の回遊エリア	● 自転車推奨ルート（東京オリンピック・パラリンピック関係） ● 自転車推奨ルートと調布駅, 深大寺を結ぶ路線

※なお, 他事業者が優先整備路線以外を整備する場合があります。

Ⅰ期終了時目標値

	現状値	Ⅰ期終了時
自転車ネットワーク整備延長	約 17 km	約 34 km

優先整備路線図

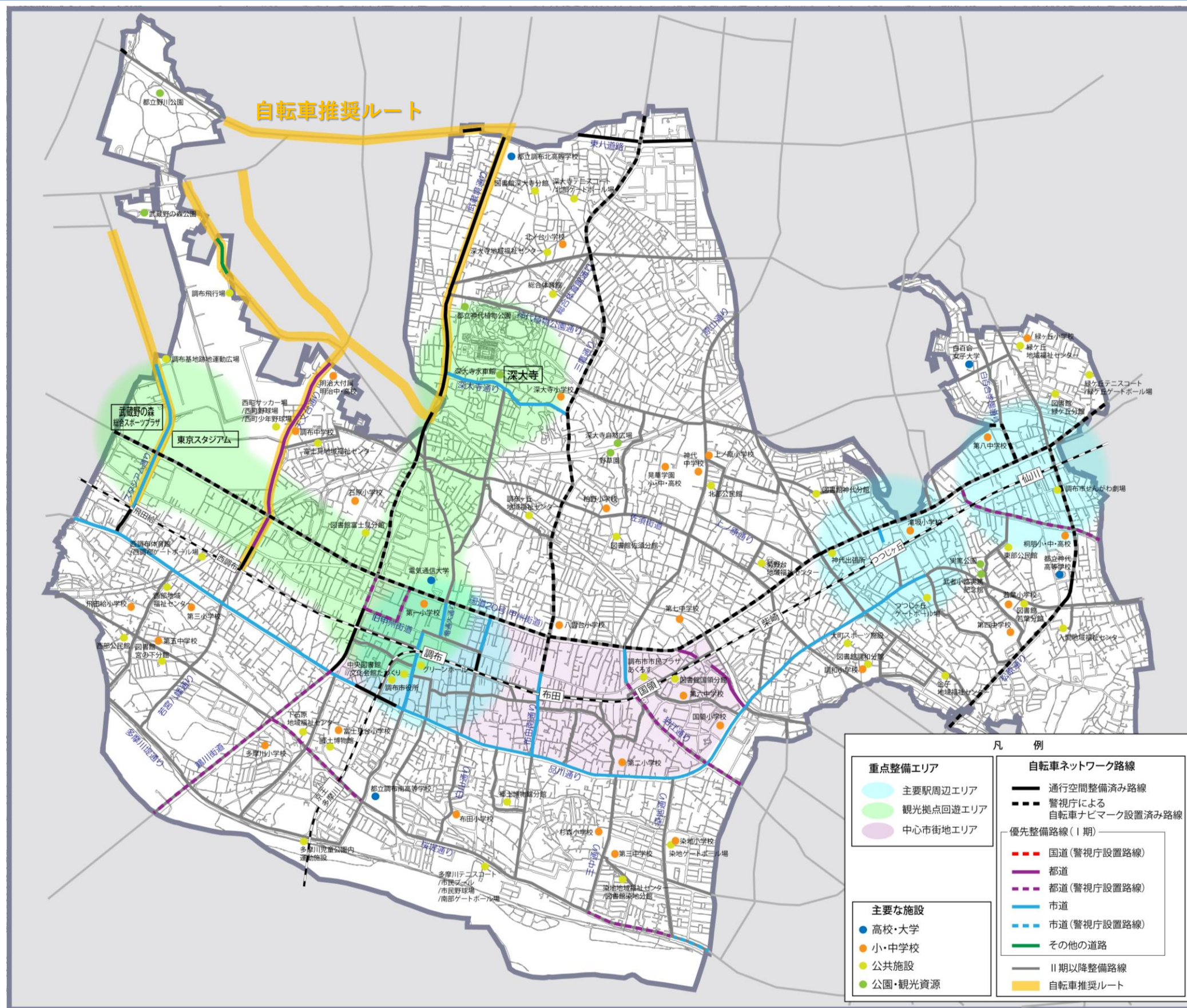


図 6-2 優先整備路線（I期）路線図

