

4.4 重点整備エリアの設定

4.4.1 重点整備エリアの考え方

選定した自転車ネットワーク路線の整備を今後進めていくこととなりますが、予算等の制約により、全区間を同じ時期に整備することは不可能です。

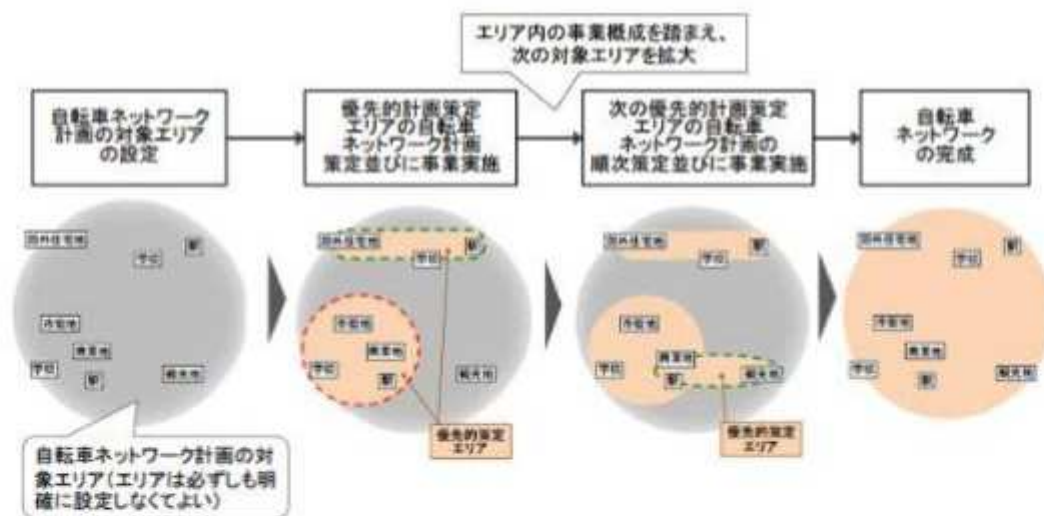
そのため、駅周辺等の自転車利用が集中する地区等を重点整備エリアとして位置づけ、全体ネットワーク整備と連動して、自転車等駐車場の位置等を考慮した密な検討を行うエリアとして選定します。

なお、自転車ガイドラインによれば、自転車ネットワークの整備効果を早期に発現させるため、安全性、快適性の向上や計画目標の達成の観点から、その緊急度に応じて、自転車ネットワーク路線における整備優先度を検討することとされています。

5) 自転車ネットワーク計画策定方法の設定

① 自転車ネットワーク計画策定方法の考え方

基本方針、計画目標と地域の状況、構成する自転車ネットワーク路線候補の状況等を勘案し、自転車ネットワーク計画を地域全体での一括策定する方法、もしくは、一定の地域内のエリアや自転車利用目的に応じて基幹となるルートを中心とした自転車ネットワーク等を対象とした段階的な計画策定のいずれかを選択するものとする。



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）より抜粋

図 4-10 段階的な計画策定イメージ

4.4.2 重点整備エリアの設定

(1) 自転車の集中する駅周辺

調布市は、市の東西方向に京王線が走っており、通勤通学において京王線の各駅に自転車でアクセスする市民が多数存在します。

特に、駅周辺の自転車等駐車場周辺では各方面からアクセスしてきた自転車利用者が多くなっていることから、鉄道駅周辺エリアから自転車ネットワークを構築していくことが望まれます。

ここでは、調布市自転車等実施計画（平成 20 年 3 月）において、平成 37 年度（2025 年度）の自転車等駐車施設設置必要量が 4,000 台以上と予測された駅から、概ね 500m 圏を重点整備エリアに含めます。

表 4-3 各駅の自転車等駐車施設設置必要量（平成 37（2025）年度）

駅名	設置必要量
仙川駅	4,850
つつじヶ丘駅	4,200
柴崎駅	1,600
国領駅	2,580
布田駅	370
調布駅	7,800
西調布駅	1,690
飛田給駅	760
京王多摩川駅	710

資料：調布市自転車等対策実施計画（平成 20 年 3 月）より作成

(2) 中心市街地エリア

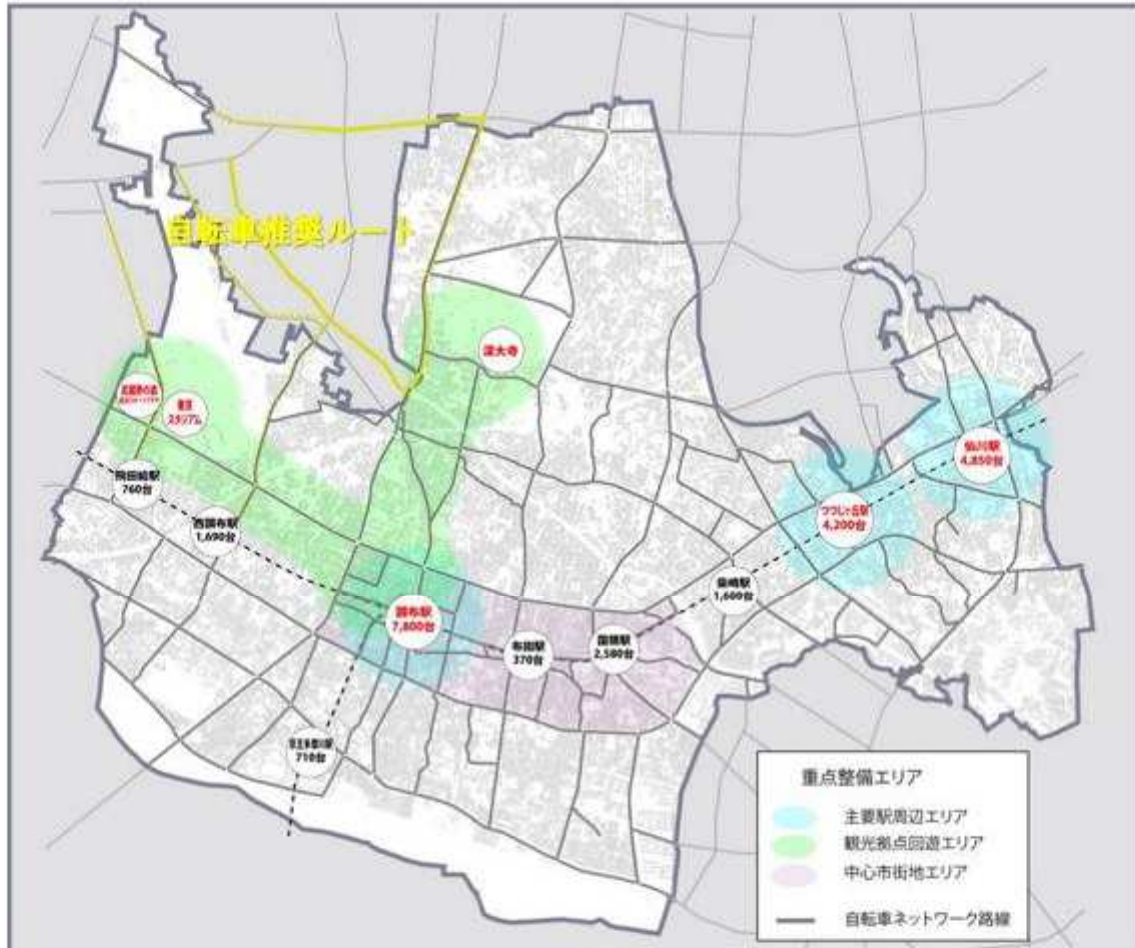
調布市基本計画では、京王線の地下化に連動した 21 世紀の調布のまちづくりの骨格づくりを進め、様々な都市機能の集積やにぎわいと潤いのある都市空間の創出により、魅力ある中心市街地を形成することとしています。

そのため、中心市街地エリアを重点整備エリアに含めます。

(3) 観光拠点間の回遊エリア

東京オリンピック・パラリンピックの会場となる東京スタジアム及び武蔵野の森総合スポーツプラザへの来訪者や、来訪者が多い深大寺へのアクセス性を向上する目的で重点整備エリアとします。

また、観光拠点間などを結ぶことで自転車による回遊性を促す効果も期待できます。



自転車等駐車施設設置必要量が4,000台以上の駅、及び観光拠点を赤字で示している

資料：調布市自転車等対策実施計画（平成20年3月）より作成

図 4-11 重点整備エリアの設定

5. 整備形態の選定の考え方

5.1 上位計画等の整備形態の考え方

5.1.1 国のガイドラインにおける整備形態の考え方

国土交通省及び警察庁が定める「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（以下、ガイドライン）」においては、自転車ネットワーク路線について歩行者、自転車の安全性、快適性の向上の観点から、路線毎に交通状況（自動車の規制速度及び交通量等）や道路状況（道路横断面構成）が変化する箇所を踏まえ、適切な区間設定を行い、「自転車道」、「自転車専用通行帯」、「自転車と自動車を車道で混在（以下、車道混在）」のいずれかの自転車通行空間の整備形態を選定するものとしています。

ただし、基準はあくまでも目安であり、地域性を考慮したうえで設定しても良いとされています。

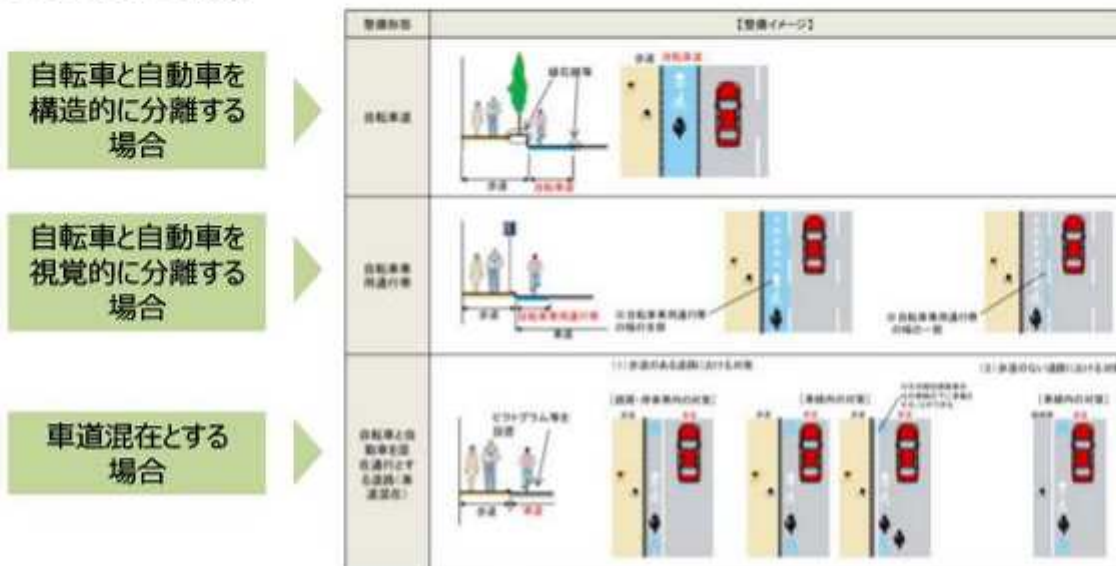
表 5-1 交通状況を踏まえた整備形態の選定（完成形態）の考え方

	A 自動車の速度が高い道路	B A,C以外の道路	C 自動車の速度が低く、 自動車交通量が少ない道路
自転車と自動車の分離	構造的な分離	視覚的な分離	混在
目安※	速度が50km/h超	A,C以外の道路	速度が40km/h以下、かつ 自動車交通量が4,000台以下
整備形態	自転車道	自転車専用通行帯	車道混在（自転車と自動車を 車道で混在）

※ 参考となる目安を示したものであるが、分離の必要性については、各地域において、交通状況等に応じて検討することができる。

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

なお、ガイドラインにおいては、車道通行を基本とし、自転車と自動車を構造的に分離する場合は自転車道、自転車と自動車を視覚的に分離する場合は自転車専用通行帯、車道混在とする場合は車道混在とすることとしています。



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 5-1 交通状況を踏まえた整備形態の選定（完成形態）の考え方

5.1.2 調布市道路網計画における自転車の走行空間の位置づけ

平成 28 年 3 月に策定された調布市道路網計画では、今後の課題として自転車利用の環境づくりを位置づけました。

広域道路（都市計画道路）を新規整備する際は、交通管理者との協議を踏まえ、車道通行を原則とした自転車走行空間の設置を検討する必要があると示しました。また、地区内道路（生活道路）については、自転車走行空間を設置するには幅員が限られている場合が多いものの、市民からの要望や、駅周辺の自転車等駐車場との連携も含めて、路面表示等の設置を検討する必要があるとしています。

(3) 今後の課題

以下の点については、今後も引き続き検討を進めていきます。

自転車利用の環境づくり

調布市内の移動は、徒歩や自転車が多く利用されていますが、安全に利用できる空間は十分ではありません。みちの井戸端会議や道路に関するアンケートでは「歩道を安全に、快適に歩けるようにしてほしい」や「自転車を安全に利用できるようにしてほしい」という意見を多くいただいています。これは、自転車の走行空間が明確になっていないために、結果として、歩行者や車と自転車利用者が混在している道路利用の現状を示していると考えられます。

道路を利用する誰もが安全で快適に通行できるようにするには、自転車利用の環境づくりが必要です。すなわち、自転車が安全に利用できる環境を整えることにより、歩行者や車も、道路を安全に利用できるようになると考えられます。

今後、自転車の日常的な移動の安全性及び利便性向上を図るため、高齢者や子どもなど、誰もが安全かつ快適に移動できるような環境づくりを推進していきます。

<広域道路網計画>

- ・ 広域道路を新規整備する場合には、交通管理者との協議を踏まえ、車道通行を原則とした自転車走行空間の設置を検討する。
- ・ 既存道路において自転車走行空間を設置する場合には、交通管理者との協議を踏まえ、緊急性を考慮したうえで、順次車道にピクトグラムなどの路面表示を検討する。また、道路の機能や役割に応じて、道路空間の再配分等により自転車走行空間の確保を検討する。
- ・ 2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会に向けた自転車推奨ルート^{※3}に指定されている地区では、車道の利用を基本とした整備方針に基づき、整備を進めていく。

<地区内道路網計画>

- ・ 地区内道路については、自転車等駐車場の周辺や人が集まる駅前など、道路の機能や役割に応じて、順次車道の左側端へ自転車を誘導するため、ピクトグラムなどの路面表示の設置を検討し、自転車走行空間の明確化に努める。
- ・ 鉄道敷地に沿って計画されている地区内道路では、自転車走行空間の明確化と連続性を創出することとしている。

<自転車利用者のルールやマナーの啓発>

- ・ 自転車の安全な走行に関する啓発については、自転車利用者の目につきやすい自転車等駐車場の看板へのポスターの掲示を行うとともに、年2回の交通安全のつどいや自転車安全教室など、交通管理者や交通安全協会と連携して、様々な年代に対応した形で各種啓発活動を実施している。引き続き、交通管理者等と連携をし、自転車の正しいルールやマナーの浸透を図る。

<今後の検討>

- ・ 平成28年度からの2か年で、利用実態を把握したうえで、市内の自転車ネットワーク計画について検討を行う予定

※3：国道、都道、市区道等の区別なく、自転車が走行しやすい空間を連続させ、より安全に回遊することのできるよう設定したルート



図 自転車のピクトグラムの例
出典：安全で快適な自転車利用環境創出の促進に関する検討委員会 資料

出典：調布市道路網計画（平成 28 年 3 月）より抜粋

図 5-2 調布市道路網計画における自転車利用環境づくりの考え方

5.2 単路部の整備形態

5.2.1 整備形態の選定

国のガイドラインにおいて、自転車専用通行帯の幅員は自転車の安全な通行を考慮し 1.5m 以上を確保するものとしていることから、調布市で自転車走行空間を整備する候補路線において、車道部に自転車専用通行帯の幅員 1.5m が確保可能かどうかを判断基準とします。

ただし、候補路線において自転車専用通行帯用の幅員 1.5m が確保可能な場合であっても、沿道土地利用の状況等を踏まえたうえで、自転車専用通行帯の整備が可能であるか最終的な判断をすることとします。

上記を踏まえた整備形態の選定フローは以下の通りです。

今後新たに整備される総幅員 16m 以上の都市計画道路では「自転車専用通行帯」での整備、それ以外の路線（幅員 16m 未満の道路）においては「車道混在」での整備を想定しています。

実際に整備を行う際には、以下のフローによって選定された形態での整備を前提として、道路管理者や交通管理者、地域住民と協議を行い決定します。

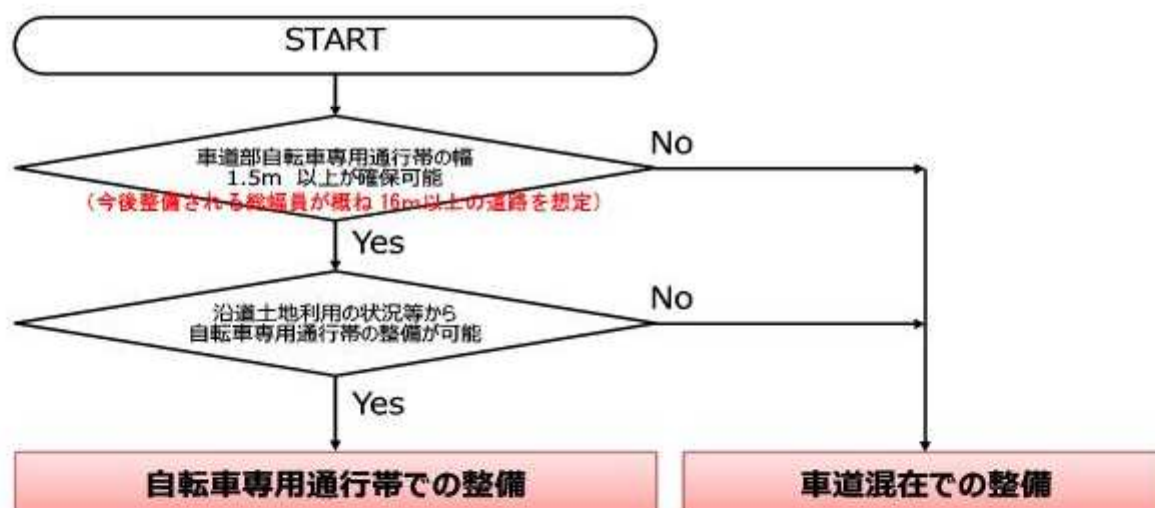
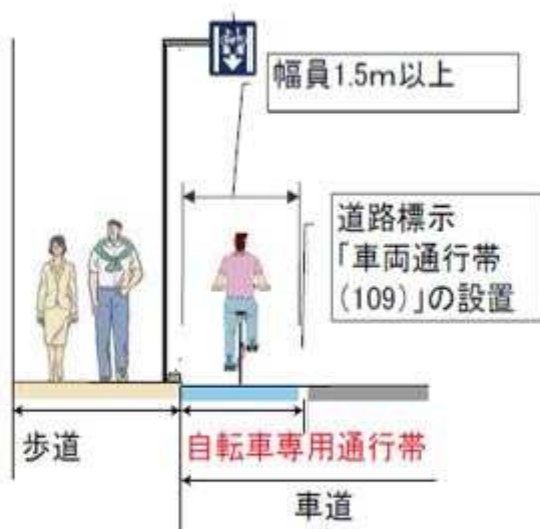


図 5-3 整備形態選定フロー

※「車道部自転車専用通行帯の幅 1.5m 以上が確保可能」の補足（ガイドラインに基づく自転車専用通行帯の幅員の考え方）



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 5-4 ガイドラインに基づく自転車専用通行帯の幅員の考え方

※「沿道土地利用の状況等から自転車専用通行帯の整備が可能」の補足

商業施設等が立ち並び、荷捌き等の作業をしている可能性がある区間においては、整備効果が限定的になるため、車道混在での整備とします。



図 5-5 沿道土地利用の状況等から自転車専用通行帯の整備が難しい区間（イメージ）

5.2.2 整備形態の設計イメージ

(1) 自転車専用通行帯

1) 概要

自転車専用通行帯の設計イメージは、国のガイドラインで示されている自転車専用通行帯の標示を基本として、設置することとします。

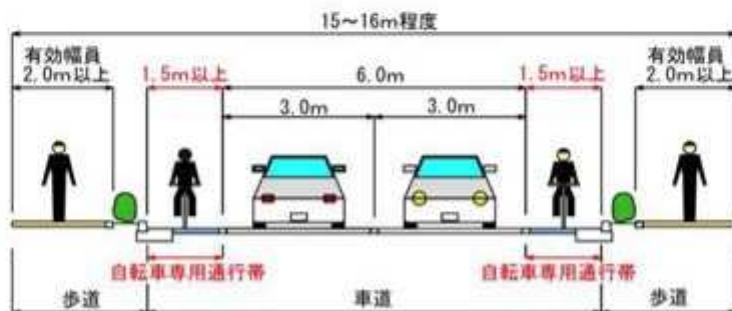


出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（平成 28 年 7 月）より引用

図 5-6 ガイドラインにおける自転車専用通行帯の標示例



図 5-7 調布市内の自転車専用通行帯の整備事例（鶴川街道）



出典：世田谷区自転車ネットワーク計画（平成 27 年 3 月）より引用

図 5-8 世田谷区における自転車専用通行帯を整備する場合の断面構成の考え方

2) 基本的な考え方

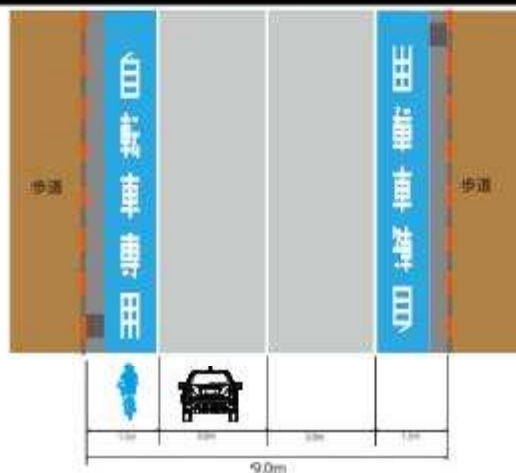
車道左側に占有幅 1.0m以上（側方余裕幅（街渠）含め 1.5m 以上）の自転車専用空間を確保します。ただし、可能な限り広幅員の自転車専用空間を確保することとします。

歩道が構造分離によって確保されている路線を基本とし、路側帯による歩行空間の場合は、歩行者が車道上にはみ出す状況がない場合にのみ整備可能とします。

自転車を除く一方通行規制の場合に、普通自転車専用通行帯は自動車の一方通行規制と同じ方向に設置し、反対方向には設置できないため、法定外表示（P55 に示す自転車ナビマーク等）により整備を行います。

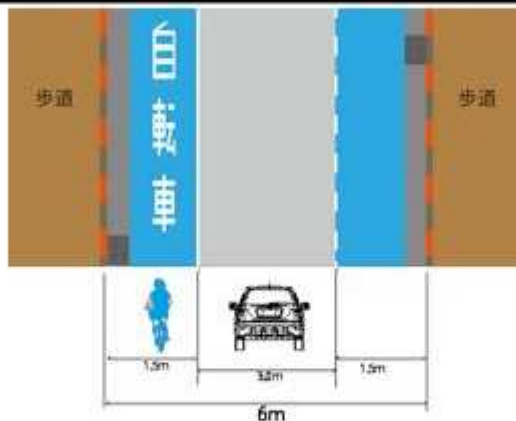
【普通自転車専用通行帯】

- ・幅員は、占有幅 1.0m以上（側方余裕幅含め 1.5m 以上）。
- ・自動車の車線幅は基本的な考え方として、車の通行幅員を 3.0m確保します（道路構造令 第3種第3級・第4種第2・3級）。
- ・歩道が構造分離されており、車道幅員が 9.0m以上の道路が対象となります。



【一方通行道路における普通自転車専用通行帯】

- ・幅員は、占有幅 1.0m以上（側方余裕幅含め 1.5m 以上）。
- ・自転車を除く一方通行規制の場合に、普通自転車専用通行帯は自動車の一方通行規制と反対方向には設置できないため、法定外表示により整備を行います。
- ・自動車の車線幅は基本的な考え方として、車の通行幅員を 3.0m確保します（道路構造令 第3種第3級・第4種第2・3級）。
- ・歩道が構造分離されており、車道幅員が 6.0m以上の道路が対象となります。

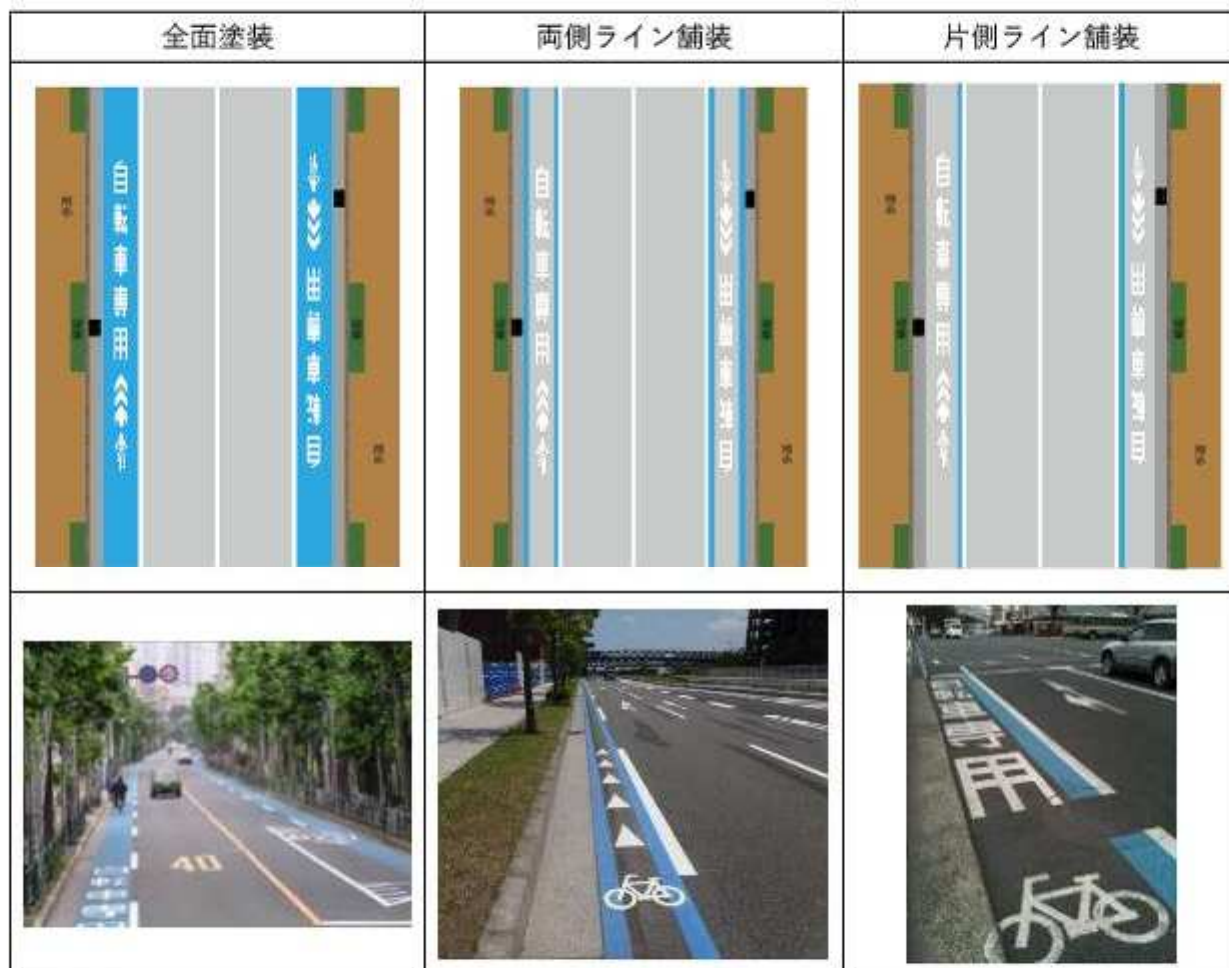


3) 道路標示・標識等

道路標示「車両通行帯」に併せて、普通自転車専用通行帯を示す道路標識「専用通行帯」または、道路標示「専用通行帯」を設置するものとします。なお、道路標示「専用通行帯」を設置する場合には、自動車利用者からの視認性に配慮し、始点部に道路標識「専用通行帯」を併設するものとします。



図 5-9 道路標識「専用通行帯」



4) 通行方法

普通自転車専用通行帯がある道路では、基本的に普通自転車専用通行帯の中を通らなければなりません。⁴また、逆走（道路右側に設けられた普通自転車専用通行帯を通行）は違反となります。普通自転車専用通行帯がある道路でも、歩道部分に普通自転車通行可規制のある道路においては歩道部分を通行することもできます。

⁴道路交通法において以下のように規定されています。

（車両通行帯）

第 20 条 車両は、車両通行帯の設けられた道路においては、道路の左側端から数えて一番目の車両通行帯を通行しなければならない。ただし、自動車（小型特殊自動車及び道路標識等によって指定された自動車を除く。）は、当該道路の左側部分（当該道路が一方通行となっているときは、当該道路）に三以上の車両通行帯が設けられているときは、政令で定めるところにより、その速度に応じ、その最も右側の車両通行帯以外の車両通行帯を通行することができる。

2 車両は、車両通行帯の設けられた道路において、道路標識等により前項に規定する通行の区分と異なる通行の区分が指定されているときは、当該通行の区分に従い、当該車両通行帯を通行しなければならない。