

自転車通行空間整備実行計画

<戸塚駅>

令和2年3月

横浜市

目次

(1) 実行計画策定の目的	1
(2) 実行計画の位置づけ	1
(3) 実行計画の検討手順	2
(4) 実行計画の目標（アウトカム指標の設定）	2
(5) 整備対象路線の選定要件の考え方に基づく対象路線の抽出	5
(6) 整備形態の選定	5

(1) 実行計画策定の目的

本計画の上位計画にあたる「横浜市自転車活用推進計画」では、「はしる」の施策の目指す姿として、『安全・快適に自転車を利用できる通行環境をつくる』を掲げている。また、自転車本来の交通手段としての機能を発揮できる自転車通行空間をつくることで、自転車のみならず、歩行者も安全で快適に道路を利用できるようになる。

そこで、安全で快適な自転車通行空間の整備を着実に推進するため、重点エリアにおいて概ね5年間程度で整備が着実に完了するための「自転車通行空間整備実行計画」を策定する。本計画では、自転車利用状況の現状分析を行い、目標や優先整備路線を整理することで、実効性の高い計画とする。

(2) 実行計画の位置づけ

本計画は、「横浜市基本構想」「横浜市都市計画マスタープラン」「横浜市中期4か年計画」「横浜都市交通計画」「横浜市自転車活用推進計画」の下位計画に位置付けられ、自転車通行空間整備の具体的な計画を示すものである。

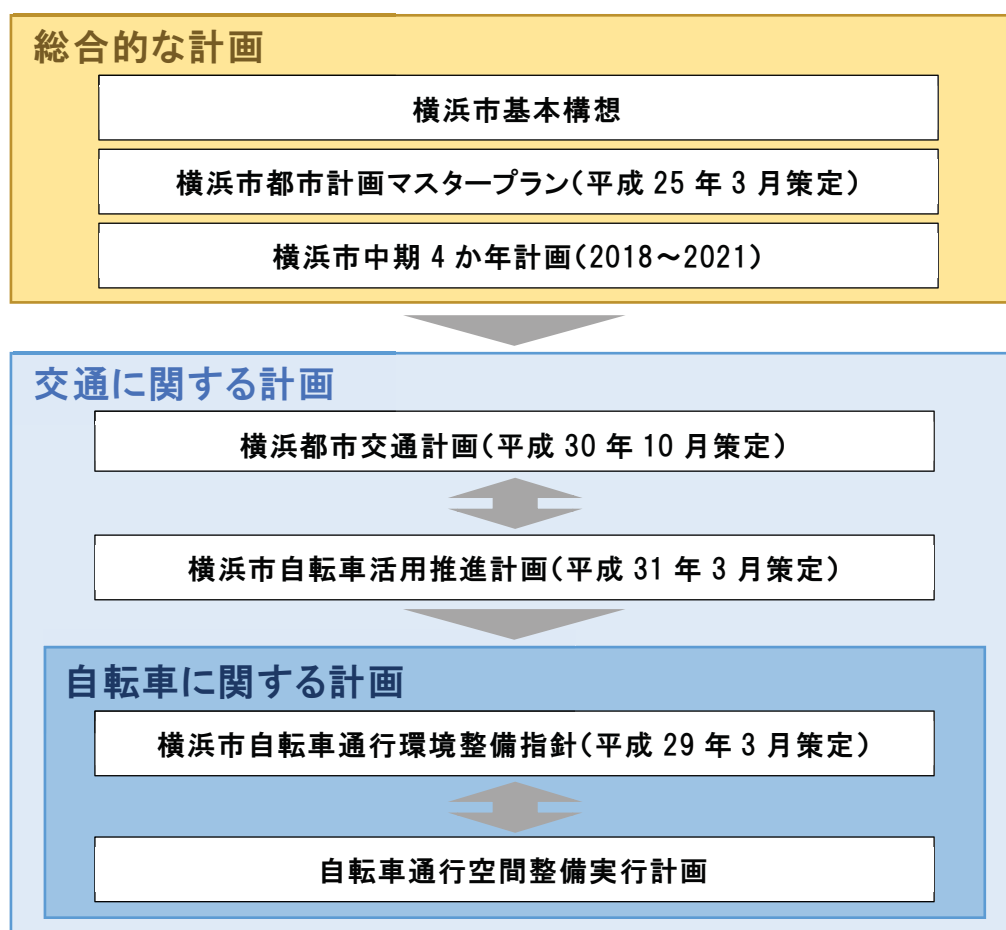


図1 自転車通行空間整備実行計画の位置付け

(3) 実行計画の検討手順

本実行計画は、以下に示す手順に沿って、重点エリアにおける計画の目標、対象路線抽出、整備形態の選定、地域特有の課題に応じた計画の作成を行う。

■実行計画の検討手順

1. 実行計画の目標（アウトカム指標の設定）
2. 整備対象路線の選定要件の考え方に基づく対象路線の抽出
3. 整備形態の選定

(4) 実行計画の目標（アウトカム指標の設定）

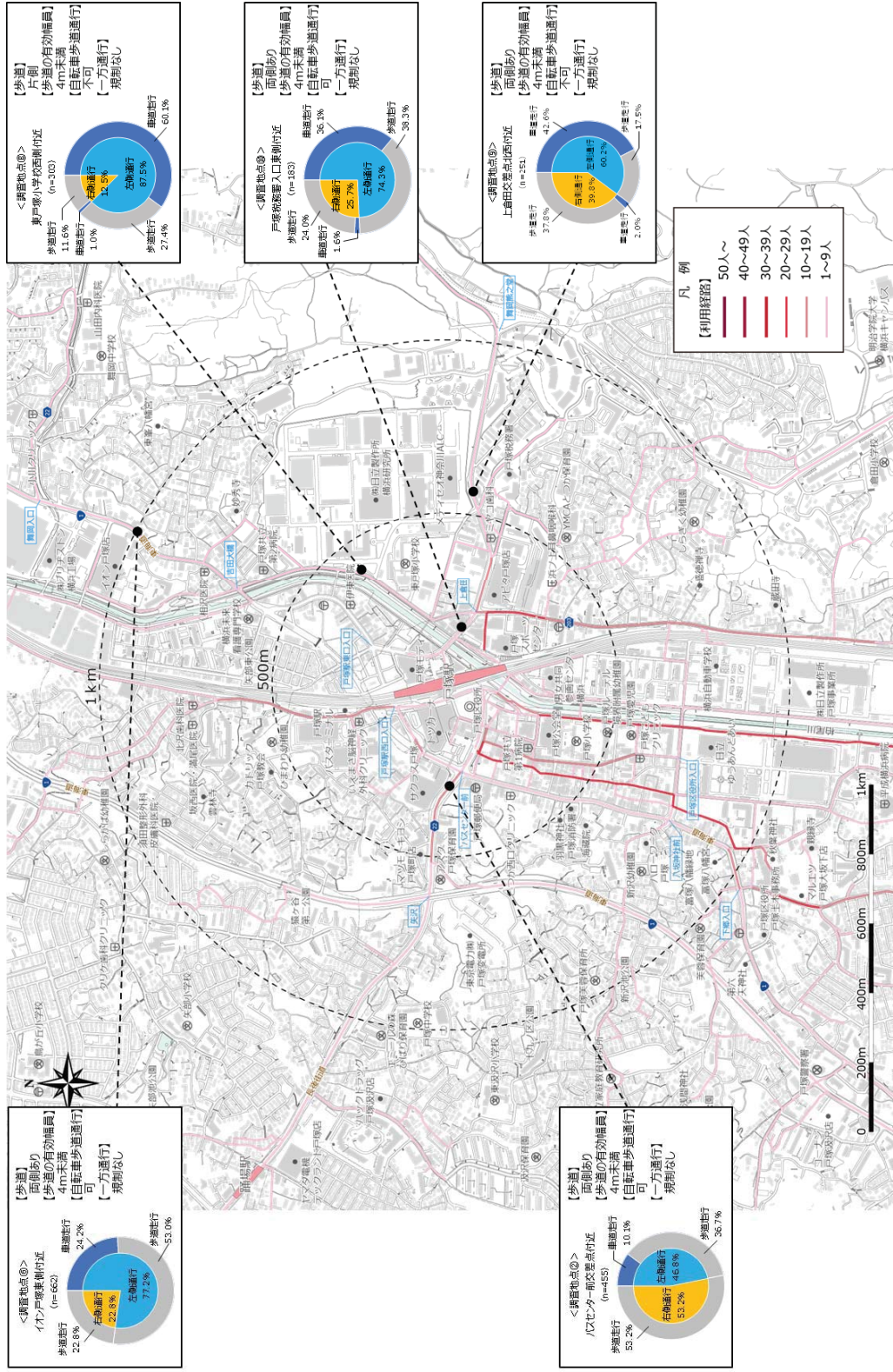
重点エリアごとに策定する実行計画では、目標の達成を客観的かつ定量的に評価を行うために、計画の目標を設定する。以下に示す調査データを把握し、アウトカム指標(ア)とする。また、対象路線の選定、整備形態の選定を適切に行うための調査データとして実態把握を行い、現状の分析を行うために（イ）現地状況等も合わせて整理する。

■実行計画の目標（アウトカム指標）

- ・現状道路での自転車の通行位置など、走行ルールの遵守状況
⇒整備後における自転車の車道の左側通行割合の増加

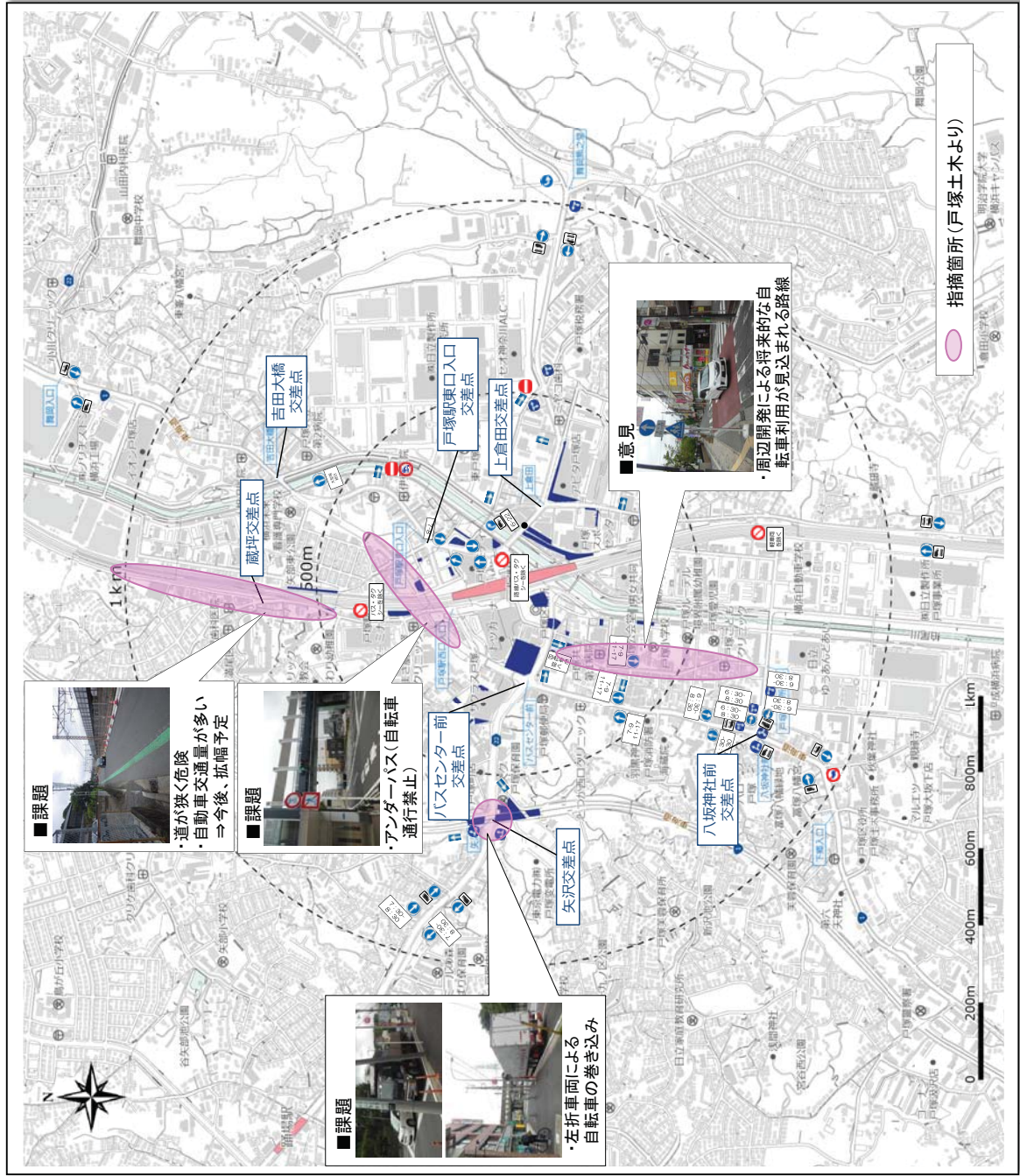
【現況の分析】(ア) 自転車の利用状況

自転車の利用状況（交通量、利用経路、走行ルールの遵守状況等）



※自転車交通量調査：3時間交通量（7時～10時）の合計 利用経路：駐輪場利用者アンケート結果

【現況の分析】(イ) 現地状況等



(5) 整備対象路線の選定要件の考え方に基づく対象路線の抽出

重点エリアにおける整備対象路線の選定要件は以下の通りである。この要件に基づき、対象路線を抽出する。

■整備対象路線の選定要件

<安全性の確保>

- ・自転車交通量、歩行者交通量ともに多く、混在する路線
- ・自転車関連事故の多い路線
- ・通学路に指定される路線

<利便性・快適性の向上>

- ・駐輪場等へのアクセス路線
- ・地域の主要施設を結ぶ路線
- ・自転車ネットワークの連続性を確保するために整備が必要な路線

<その他>

- ・まちづくりの観点から自転車の利用を誘導する路線

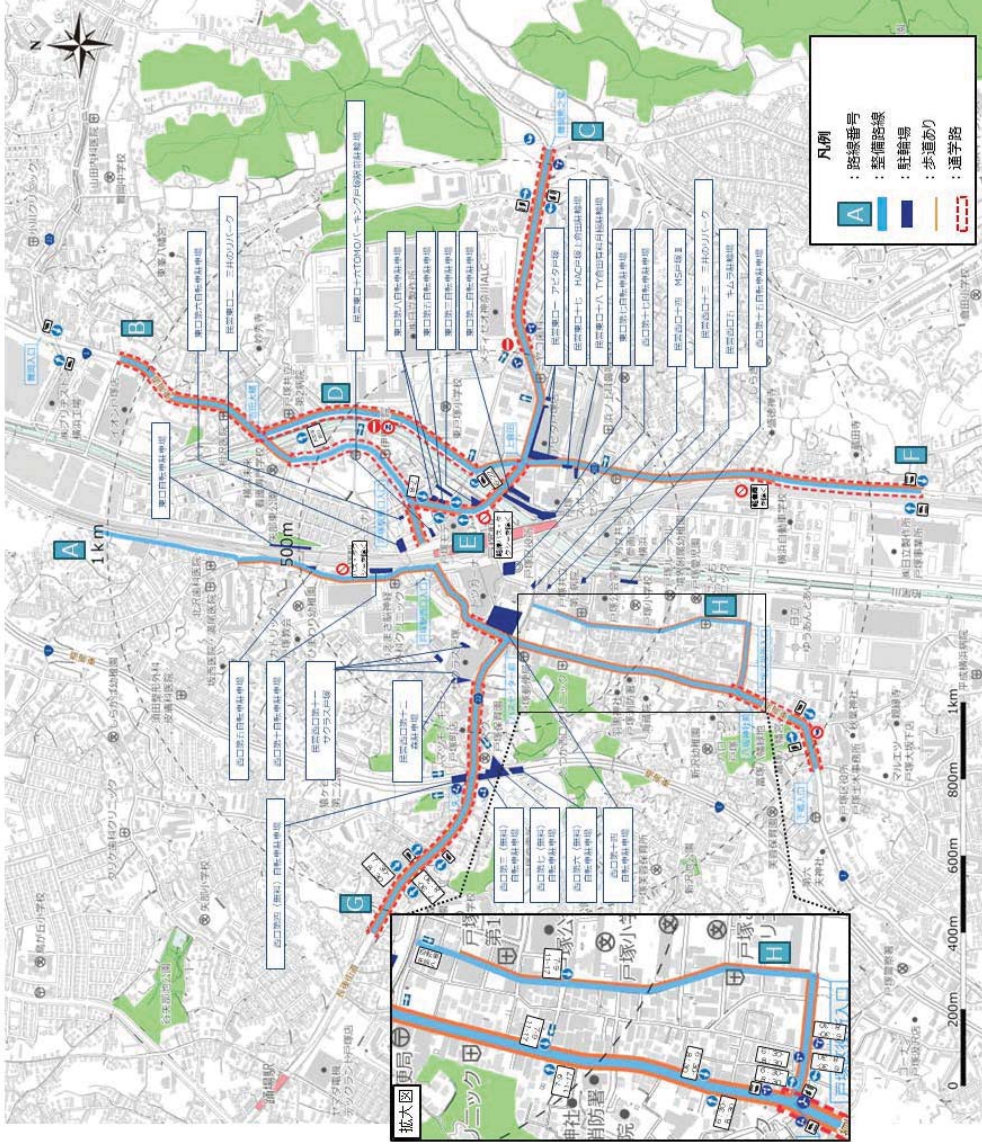
(6) 整備形態の選定

整備形態の選定にあたっては、(5)の対象路線の抽出結果にあわせて、路線ごとの自動車の規制速度および交通等の交通状況や道路断面構成などを踏まえて、「横浜市自転車通行環境整備指針」の整備選定フローに基づき、決定した。

【整備対象路線および整備形態】

上記の現状分析を踏まえ、戸塚駅周辺における整備対象路線および整備形態を

■整備路線



■整備対象路線の選定理由

路線	選定理由	整備形態	整備予定
A	・ピーク時の自転車交通量、歩行者交通量ともに多い ・沿線に駐輪場が立地	車道混在 (矢印型道路面表示)	R3
B	・通学路に指定されている区間あり ・沿線に駐輪場が立地 ・沿線に複数の商業施設、工場等が立地 ・戸塚駅の西側と東側を結ぶ幹線道路(国道1号)	車道混在 (矢印型道路面表示)	R3-R4
C	・通学路に指定されている区間あり ・沿線に商業施設が立地	自転車専用通行帯	R2
D	・通学路に指定されている区間あり ・沿線に企業、小学校が立地	車道混在 (矢印型道路面表示)	R4
E	・ピーク時の自転車交通量、歩行者交通量ともに多い ・通学路に指定されている区間あり ・沿線に複数の商業施設が立地	車道混在 (矢印型道路面表示)	R5
F	・通学路に指定されている区間あり ・沿線に商業施設、工場が立地	車道混在 (矢印型道路面表示)	R5
G	・ピーク時の自転車交通量、歩行者交通量ともに多い ・通学路に指定されている区間あり ・沿線に複数の商業施設が立地	自転車専用通行帯	R3
H	・沿線に病院、小学校、その他文化施設が立地	車道混在 (矢印型道路面表示)	R6

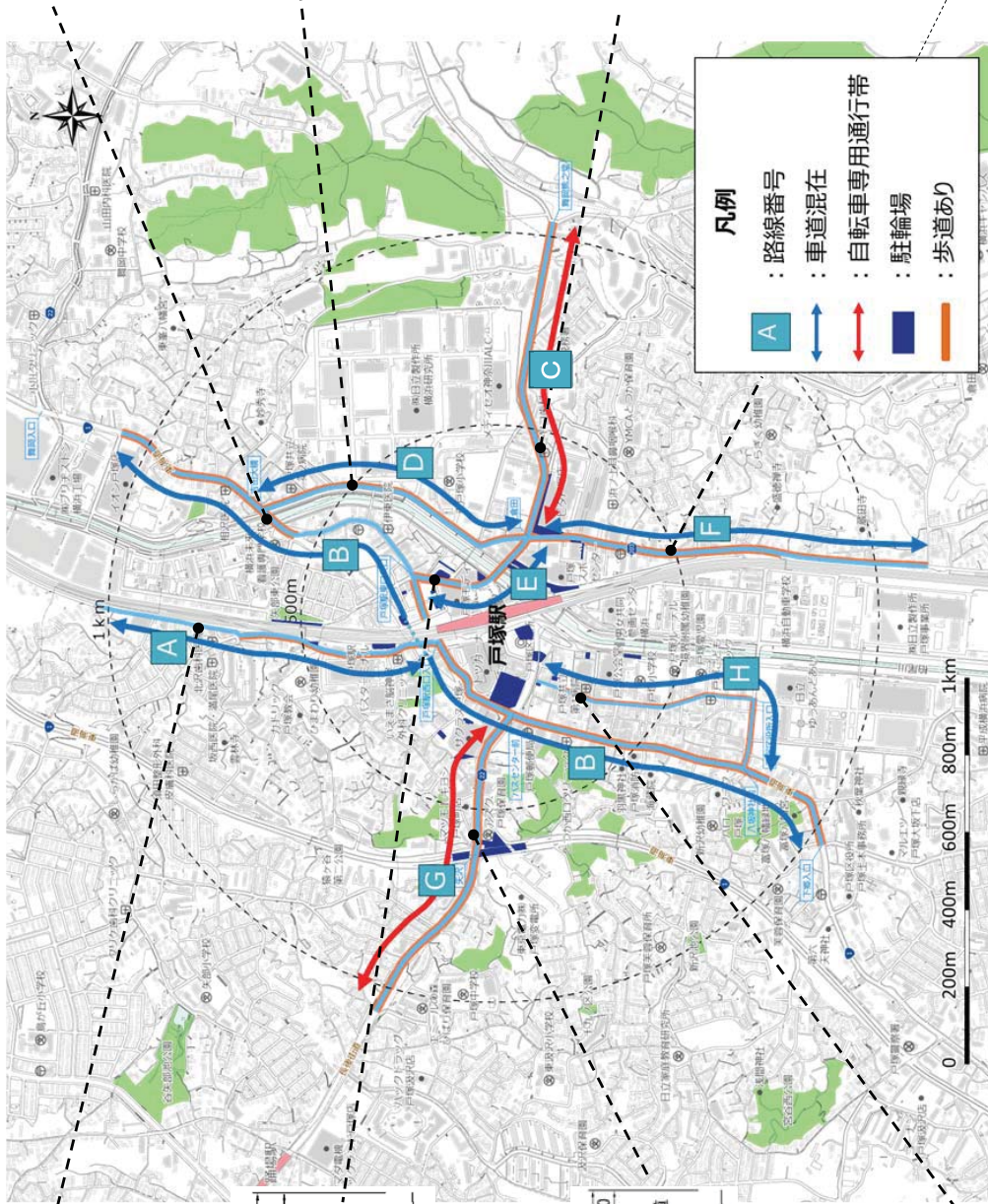
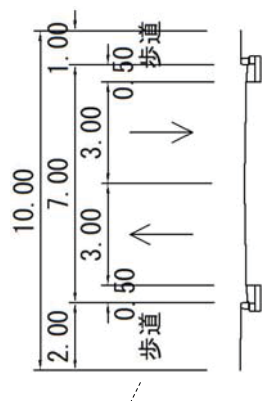
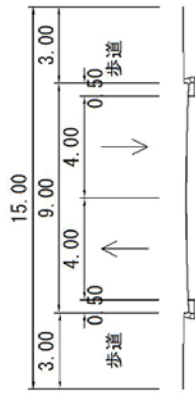
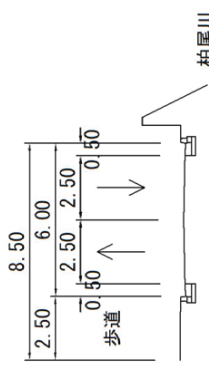
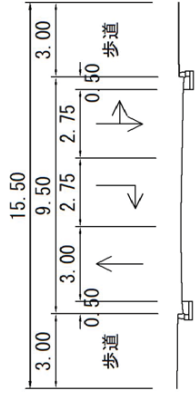
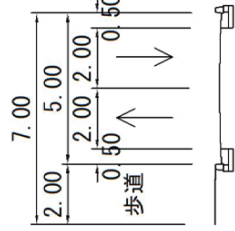
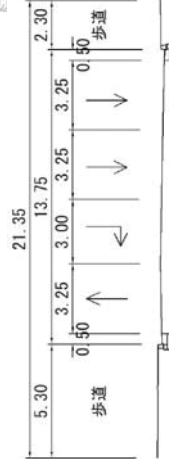
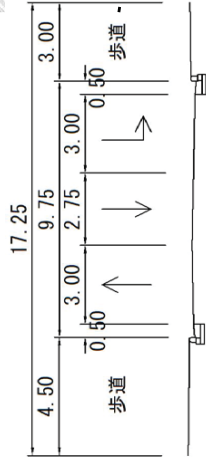
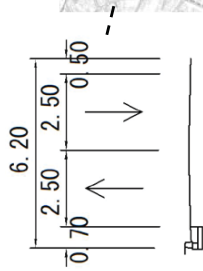
※必要に応じて、整備形態及び整備時期の見直しを図っていきます。

路線	ピーク時間帯		自転車交通量 (台/h)	ピーク時間帯 (人/h)	自転車 関連事故 (件/年)	通学路に指定される 区間の有無	自動車の現 制速度
	自転車交通量 (台/h)	ピーク時間帯					
A	333	08:00~08:30	687	4		x	40km/h
B	313	07:30~08:00	101	2		o	40km/h
C	316	07:30~08:00	143	0		o	40km/h
D	295	07:30~08:00	1	2		o	40km/h
E	313	08:00~08:30	545	0		o	40km/h
F	-	-	-	0		o	40km/h
G	364	08:00~08:30	270	0		x	40km/h
H	-	-	-	0		-	20km/h

※1：歩行者交通量のピーク時間は各路線の自転車のピーク時間に対応

※2：H27年のITRDAデータより算出

【整備対象路線の標準断面】



凡例

- A : 路線番号
- B : 車道混在
- C : 自転車専用通行帯
- D : 駐輪場
- E : 歩道あり