

# はしる

安全・快適な  
通行空間



# 『はしる』施策の方向性

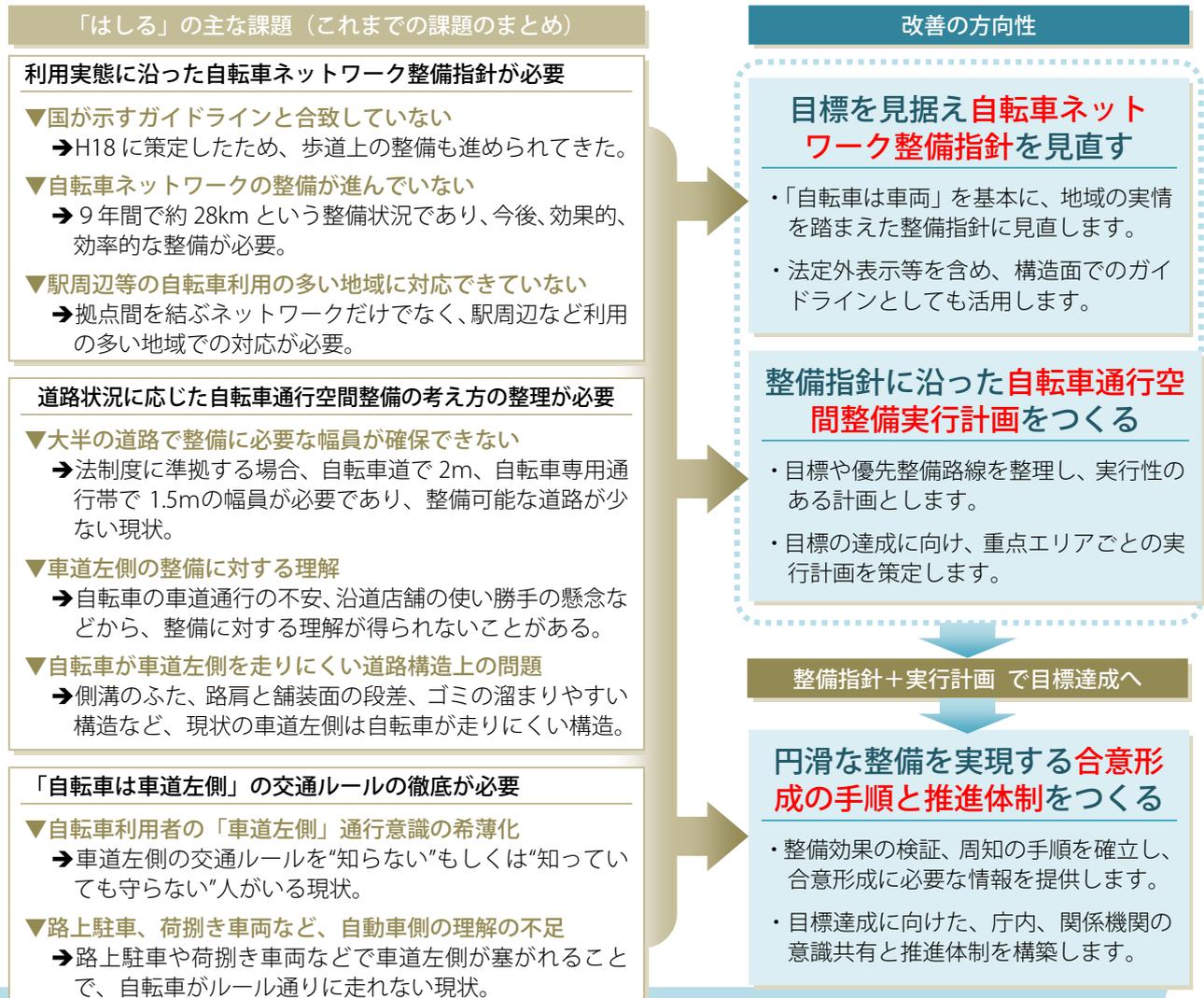
## 1. 施策の目指す姿

交通ルールを「まもる」ことを徹底した上で、歩行者・自転車・自動車のそれぞれが  
**安全で快適に道路を利用**できるように 自転車通行空間が整備されたまち

- 自転車を安全、快適に利用でき、また、歩行者などの安全を脅かすことが無いように、「自転車は車両」であることを前提として、自転車通行空間の整備を図ります。

## 2. 実現に向けた課題と改善の方向性

- 近年、交通事故件数が大きく減少する中で、特に対歩行者の自転車事故は減っておらず、また、自転車が加害者となり、多額の損害賠償が命じられる事案など、自転車関連事故の問題が目立っています。
- そのため本市では、安全で快適な自転車通行空間の整備を推進するため、「自転車は車両」であることを前提に、自転車道ネットワーク整備指針の見直しを行うとともに、整備指針に従って具体的な整備を進めるための目標などを示した「実行計画」を策定します。また整備指針と実行計画に基づく整備を確実に推進するため、合意形成の手順と体制の構築を図ります。



I 「はしる」の方向性

① 目標を見据え自転車ネットワーク整備指針を見直す

■ 現行の整備指針の見直し

本市の自転車通行空間の整備は、平成 18 年に策定された「横浜市自転車道ネットワーク整備指針」に基づき整備を推進してきましたが、現行の整備指針には、明確な目標設定がないことや、平成 24 年に国土交通省と警察庁から発出された「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」で示された「自転車は車両」を前提とした整備形態の考え方とは一致していないことなど、近年の自転車通行空間整備の基本的な考え方を踏まえ「整備指針の見直し」を行います。

また、整備指針に沿って自転車通行空間の整備を効果的・効率的に実現するため、駅周辺など自転車の集中する場所を「重点エリア」と指定し、計画策定後、概ね 5 年間程度での完了を目指す「自転車通行空間整備実行計画」（以後、実行計画）を各「重点エリア」ごとに新たに策定します。

■ これまで

横浜市自転車ネットワーク整備指針（平成 18 年度）

【整理事項】

- ・ 計画対象路線（全 263km、主に拠点間の接続）
- ・ 整備原則と整備パターンの選定
- ・ 車道設置タイプ的设计（単路部の基本構造）
- ・ 歩道設置タイプ的设计（単路部の基本構造）

■ 見直し後

整備指針（改定）

（仮称）「横浜市自転車通行環境整備指針」

【整理事項（案）】

- ① 計画対象路線の設定
  - ・ 「重点エリア」の設定の考え方
  - ・ 「重点エリア」における通行空間整備の考え方
  - ・ 地域間を結ぶ幹線道路整備の考え方
- ② 目標の設定
  - ・ 「整備指針」の目標の設定
  - ・ 「実行計画」における目標の考え方
- ③ 整備優先順位の考え方
- ④ 整備形態の選定の考え方
  - ・ 自動車交通量と規制速度に応じた整備形態
  - ・ 通行規制の見直しも含めた整備形態の検討
- ⑤ 構造面でのガイドライン
  - ・ 整備形態別の標準断面
  - ・ 交差点部等の基本構造
  - ・ 法定外表示の設置基準
  - ・ 走行性向上のための配慮事項
- ⑥ PDCA に基づく計画推進の考え方

概ね5年間での完了を目指した実行計画。PDCA サイクルで着実に推進。

実行計画（A 地区）

【整理事項（案）】

- ① 目標の設定
- ② 整備対象路線の抽出
- ③ 整備対象路線に適した整備形態の設定

実行計画（B 地区）

実行計画（C 地区）

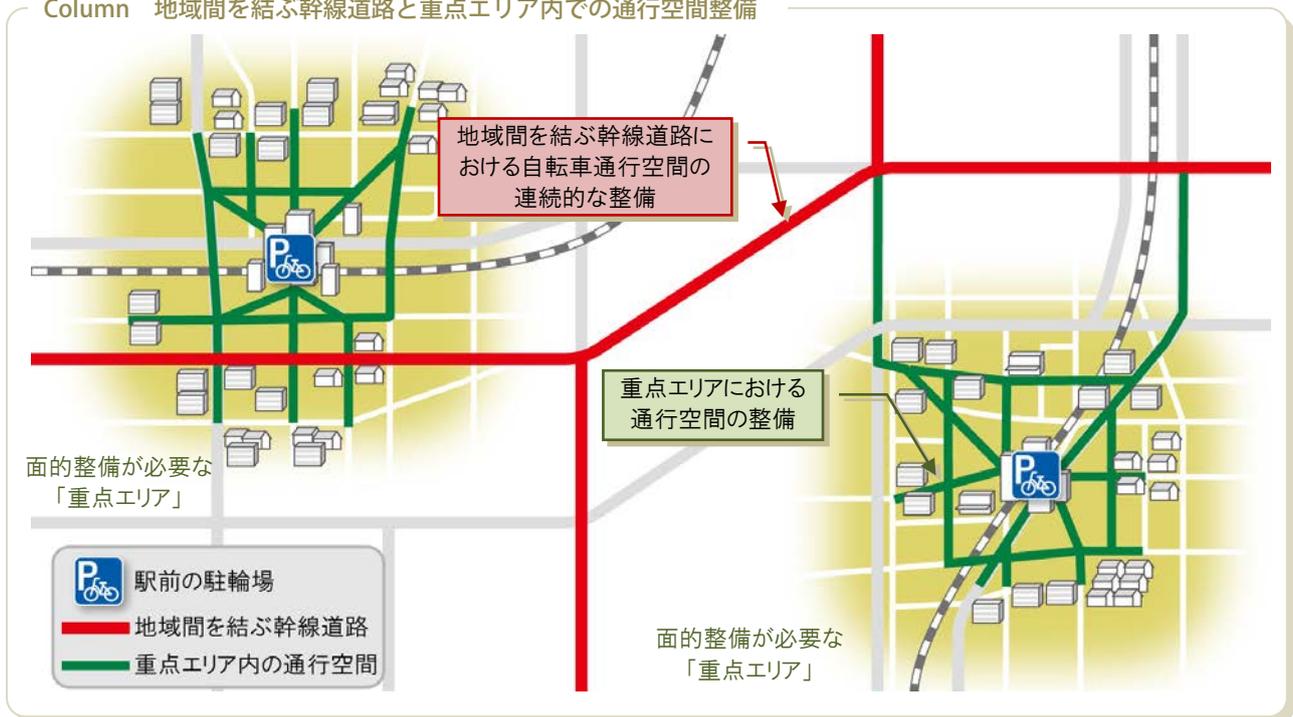
## ■整備指針の改定に向けて整理すべき重要事項

### ①計画対象路線の設定

横浜市では、これまで主に地域間を結ぶ長距離移動に適した幹線道路を中心に自転車通行空間の整備を進めてきました。一方、自転車利用の実態は、主に鉄道駅周辺や商業施設、学校等を結ぶ道路において、自転車交通量、自転車関連事故が集中しているのが現状です。

そのため、従来の幹線道路での整備に加えて、駅周辺など自転車の集中する場所を「重点エリア」と指定し、エリア内において、面的な整備を段階的に図る方向性に見直します。

#### Column 地域間を結ぶ幹線道路と重点エリア内での通行空間整備



### ②わかりやすい目標の設定

明確な目標を設定することで、自転車通行空間の整備を推進し、着実に自転車利用環境を向上させる必要があります。

「整備指針」では「重点エリア」を設定し、概ね各区1地区程度の整備の実現を目指します。

「実行計画」は概ね5年程度での整備完了を目指す計画内容とし、具体的な整備箇所を選定し、右図に示すようなアウトカム指標による目標の実現を目指します。

#### Column 「整備指針」と「実行計画」の目標（案）

整備指針	例：「重点エリア」1区1地区程度の整備実現 【総合計画の計画期間中での目標達成を目指す】
実行計画 【重点エリアごと】	例1：自転車に関する事故件数の減少 （事故件数〇件→〇件（〇%減）） 例2：自転車の走行しやすさ、歩行者の歩きやすさに対する満足度 （満足度〇%→〇%（〇割増）） 例3：自転車の通行に関するルールの遵守意識・理解度 （理解度〇%→〇%（〇割増）） 【5年程度での整備完了・目標達成を目指す】

### ③整備優先順位の考え方の設定

設定した目標を効果的・効率的に達成するため、自転車の利用状況、隣接区間との連続性などに基づき、整備優先順位を定めることが必要です。

また、駅周辺など自転車の集中する地域を中心とする「重点エリア」の指定についても、整備優先順位を定めることが必要です。

整備優先順位の設定にあたっては、国勢調査やパーソントリップ調査、交通量調査などに基づく客観的な定量データにより、判断基準を定めることが必要です。

#### Column 優先順位の設定の考え方

##### ▼優先順位の判断基準（案）

- 自転車交通量
- 歩行者交通量
- 事故件数
- 安全性
- 整備の容易度
- 連続性
- 円滑性、快適性

…などを踏まえ、総合的な評価基準を設定し、優先度を設定

##### ▼優先順位の判断に必要なデータ

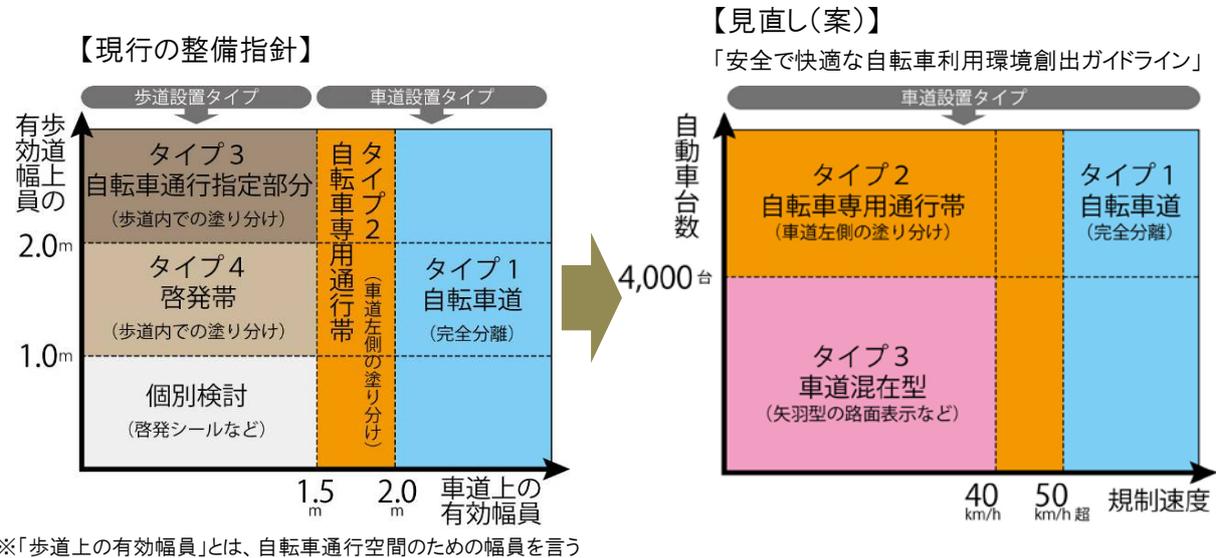
- 既存大規模調査  
(パーソントリップ調査、国勢調査など)
- 交通量調査（自動車、自転車、歩行者）
- 警察からの情報提供（事故箇所・件数）
- 現況道路の状況把握（規制状況、断面構成）
- 整備可能な形態の把握 …など

### ④整備形態の選定の考え方

整備形態の選定においては、これまで車道と歩道の有効幅員に基づき、整備形態を選定する考え方がでしたが、平成24年に発出された「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」では、「自転車は車両」の原則に従い、車道設置を基準に、自動車交通量と規制速度に応じて整備形態を選定することが示されたことから、これに合わせた整備指針の見直しを行います。なお、整備形態の選定にあたっては、自動車の規制速度の抑制や車線数の削減又は車道幅員の縮小等の通行規制の見直しも検討した上で、整備形態を選定するものとします。

しかし、本市では、幅員に余裕のある道路が少ないことから、見直し案における整備タイプ①自転車道、②自転車専用通行帯の「自動車と自転車の分離」による整備が困難な道路が多く、また歩道の無い道路等も多数存在しています。そのため、国のガイドラインの見直しの動向を見据えつつ、幅員の確保できない道路や歩道のない道路での整備、対策の考え方も整理していきます。

#### Column 自転車通行空間の「構造」の考え方の見直し案



## ⑤整備形態に応じた設計の考え方

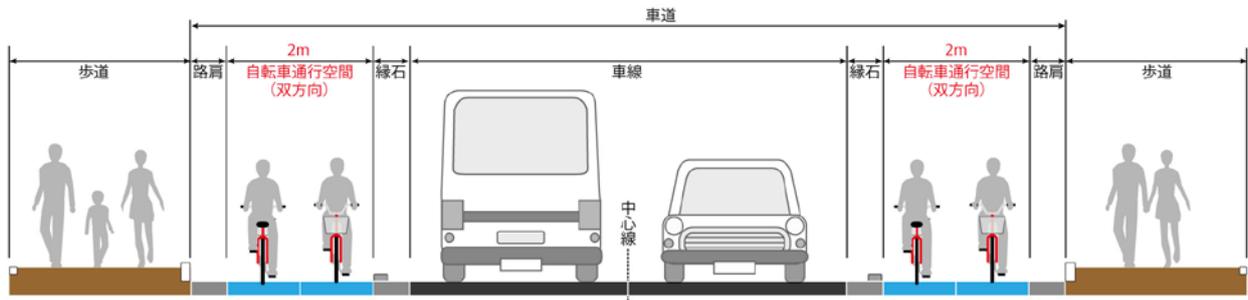
### A：整備形態別の標準断面の設定

自転車道、自転車専用通行帯及び車道混在の3つの整備タイプについて、国のガイドラインの動向等を見据えつつ、標準断面を設定することが必要です。

#### Column c 整備タイプ別の標準断面（案）

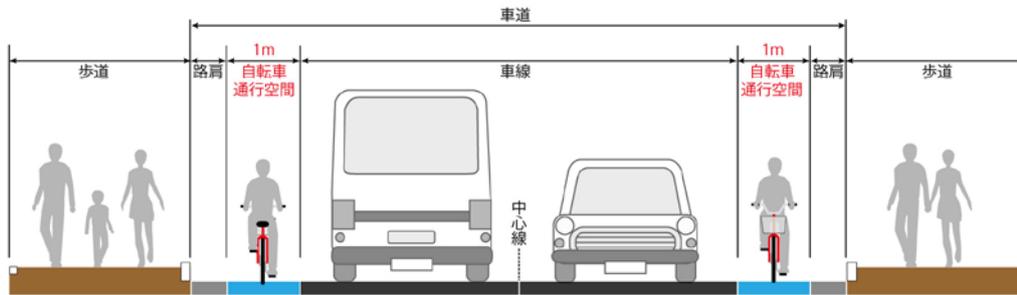
##### 整備タイプ① 自転車道

- ・縁石や柵などの工作物により、構造的に分離された自転車専用の通行空間



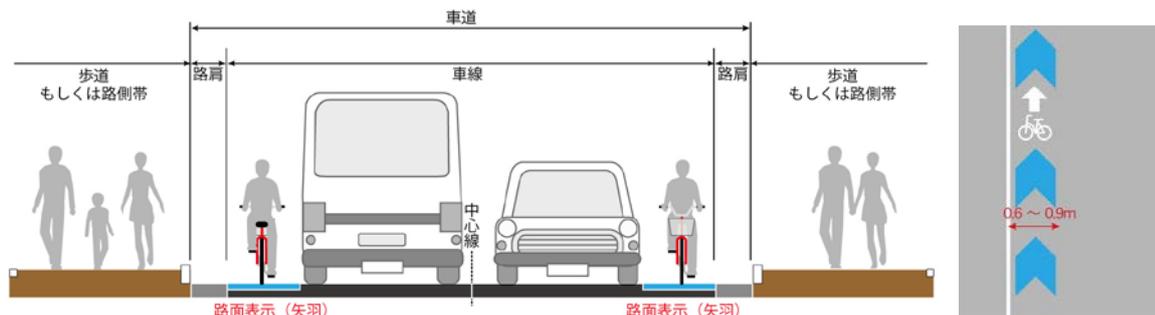
##### 整備タイプ② 自転車専用通行帯

- ・交通規制により指定された、自転車が専用で通行する車両通行帯。
- ・自転車と自動車とを視覚的に分離。



##### 整備タイプ③ 車道混在型（法定外の路面表示による通行位置の明示）

- ・車道を通行する自転車の通行位置を明示し、自動車に自転車が車道内で混在することを注意喚起する路面表示。
- ・自動車交通量が少なく、自転車専用通行帯の設置が不要な道路や、道路の幅員不足等により自転車専用通行帯の整備が困難な道路等において整備。



## B：交差点部の基本構造の設定

交差点部やバス停、沿道施設への乗り入れ部など、単路部以外の構造について、基本的な考え方を整理します。

なお、国等において、交差点部等での新たな路面表示の検討が進められていることから、これらの検証結果を踏まえながら、整理します。

## C：法定外表示の設置基準

車道混在型（矢羽型等）による路面表示については、一般の交通規制等を定める標識令に準拠しないため、本市内での一定の整備要件や規格を策定し、統一化を図り、道路利用者の混乱の無いようにしていくことが必要です。

そのため指針において自転車の通行場所と進行方向を示す「矢羽型」等の路面表示や、標識などの誘導サインによる表現なども合わせて整理します。

## D：走行性向上のための配慮事項

自転車の安全性を向上させるため、車道端部の路面については、平坦性を確保し、通行の妨げとなる段差や溝の解消に務め、滑りにくい構造とすることが必要です。

また、駐車車両等による自転車の通行の妨げを解消するため、自動車の荷捌きスペースやバスベイ等の確保に努めることも必要です。

## E：その他

歩道のない道路や自転車歩行者専用道路等については、沿道の土地利用状況や歩行者の交通状況、通学路の指定等を踏まえて、路面表示などによる表現方法を検討します。

### Column 歩道のない道路等での事例



（金沢市の事例 国交省資料）

### Column 交差点部での新たな取り組み

#### 国、警察による交差点部での社会実験

- ・ 自転車用の停止線の前出しや二段階右折時の待機場所を明示することで、交差点部での自転車の通行、停車の場所を自動車運転手に伝える社会実験が行われています。

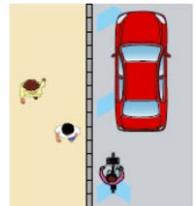


### Column 法定外表示による案内の例

#### ① 法定外の「路面表示」による誘導



（横浜市鶴見区 鶴見東口駅前通り）



#### ② 法定外の「誘導サイン」による誘導

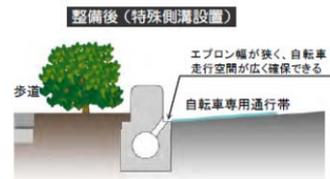


（茅ヶ崎市 国道1号）



### Column 走行性向上の具体例

- ① 樹蓋（溝の狭い物、滑り止め加工等）
- ② L型側溝（エプロン幅の狭い物や平坦性の高い物への交換、滑り止め加工等）



#### ③ わだち対応



## ⑥PDCAに基づく計画推進の考え方

自転車通行空間の整備は長期間に渡り着実な整備を進めていく必要があるため、常に計画の進捗と効果を検証し、必要に応じて計画の見直しを行うことも視野に進める必要があります。

そこで整備指針において、PDCA サイクルに則って実行計画を進捗管理するしくみと、その推進体制を整理します。

### Column PDCA サイクル

#### Plan：計画の策定と改定

- ・整備の実態を踏まえ、次のPDCAサイクルの「標準」として改定

#### Do：整備の実行

- ・整備目標に向けて各段階に必要な整備を推進



#### Action：次の段階への見直し

- ・整備で見えてきた課題に対して、改善の方向性を検討。
- ・必要に応じて整備目標、優先順位の見直し等も検討。

#### Check：進捗の評価・検討

- ・整備の進捗状況について客観的データに基づき評価・検討。
- ・他区間の整備の円滑化に向けた整備効果等の各種データを取得。

1 「はしる」の方向性

②整備指針に沿った自転車通行空間整備実行計画をつくる

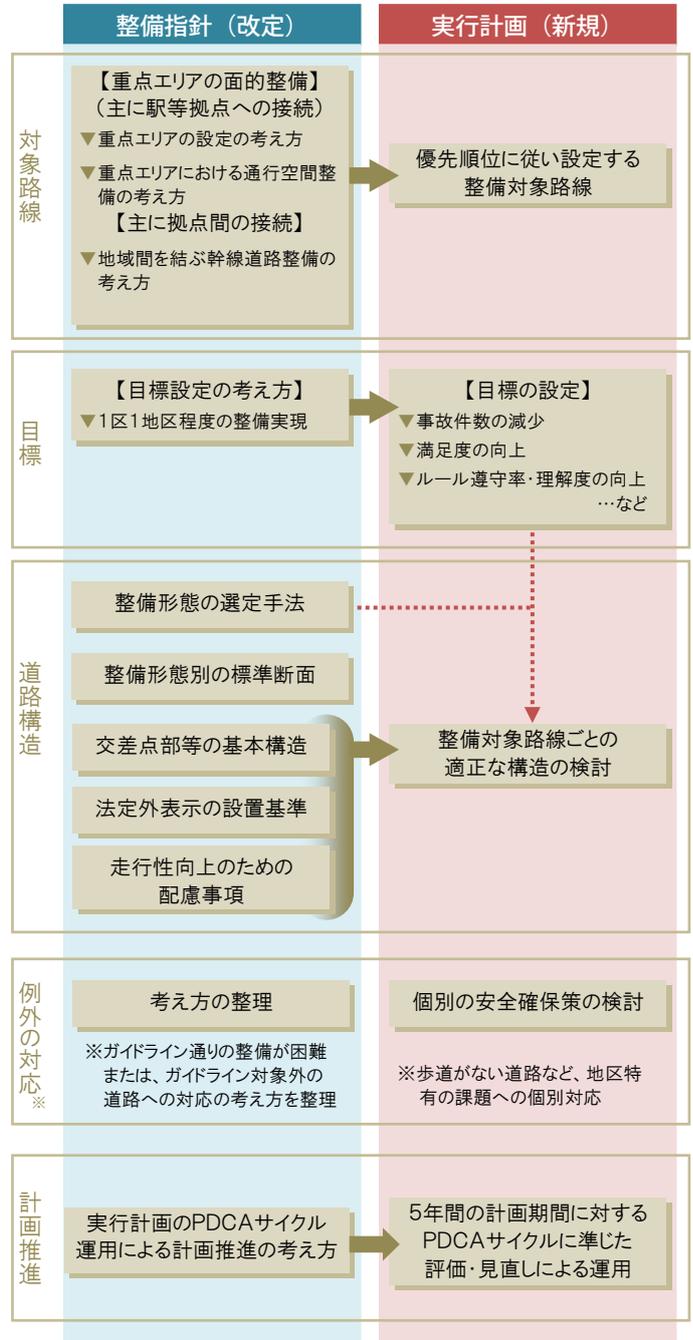
■自転車通行空間の整備を着実に推進するための「実行計画の策定」

「重点エリア」においては、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」を策定します。

実行計画では、対象となる重点エリア内の対象路線を抽出し、国のガイドラインを踏まえ、①自転車道、②自転車専用通行帯、③車道混在（矢羽型等）の整備形態を選定し、交通状況、道路幅員等を整理したうえで、対象路線に適した構造を決定します。

なお、国のガイドラインでは“規制速度”と“自動車交通量”によって整備タイプが画一的に定められるため、道路幅員等の事由から現実的に整備が困難な状況があります。現在、国でもガイドラインの見直しが進められており、この動向を注視しながら策定を進めていきます。

また、道路幅員が狭くガイドラインどおりの整備ができない道路や、歩道のない道路、一方通行規制のある道路などでの安全確保も必要です。実行計画の中でこれらの課題を整理し、個別に対策を検討します。



## ■実行計画策定に向けて整理すべき事項

### ①実行計画における指標設定の考え方

各「重点エリア」内では、自転車利用の実態調査、自転車関連事故の状況、道路利用者のアンケート調査等により、自転車通行空間の整備効果として設定すべきアウトカム指標による目標を検討します。

### ②実行計画での整備対象路線の抽出の検討

各「重点エリア」において策定する実行計画では、「重点エリア」ごとに概ね5年間程度での整備完了を目指し整備指針に基づく優先度設定に合わせて整備対象路線の抽出を行います。

### ③道路状況に応じた整備形態の選定

実行計画で抽出した整備対象路線については、整備指針等に基づき、道路の利用状況等を把握したうえで、適切な整備形態を検討します。

なお、整備形態の選定にあたっては、自動車の規制速度の抑制や車線数の削減又は車道幅員の縮小等の通行規制の見直しも検討した上で、整備形態を選定するものとしますが、選定される整備形態での整備が困難な道路では、車道混在などによる法定外表示等を活用した、交通ルール遵守に繋がる整備を進めていきます。

### ④重点エリア内における自転車通行空間確保（個別安全確保策）の検討

「重点エリア」内の自転車通行空間の検討では、道路幅員のせまい道路や、歩道がない道路等に自転車交通が集中する場合もあり、ガイドライン通りの整備が困難、またはガイドライン上、整備対象外となる場合があるため、別途、安全性を向上させるための自転車通行空間を確保することが必要です。

そこで、これらの道路での自転車通行空間の整備にあたっては、指針で整理した考え方に沿って、沿道の利用状況や、歩行者の交通状況、通学路指定の有無などを踏まえた個別対応について、実行計画の中で対応策を適宜検討します。

### ⑤自転車通行空間整備路線での自転車通行可規制の見直しの必要性の検討

歩道に「自転車通行可規制」が指定される区間については、自転車通行空間が整備された後の通行規制のあり方について、検討することが必要です。

ここで、車道の交通状況、沿道利用状況などから、画一的に「自転車通行可」の通行規制を見直すことは実情に即さない場面も想定されることから、実行計画の策定を進める中で、適宜交通管理者等との調整を図り、見直しの必要性の検討を行います。

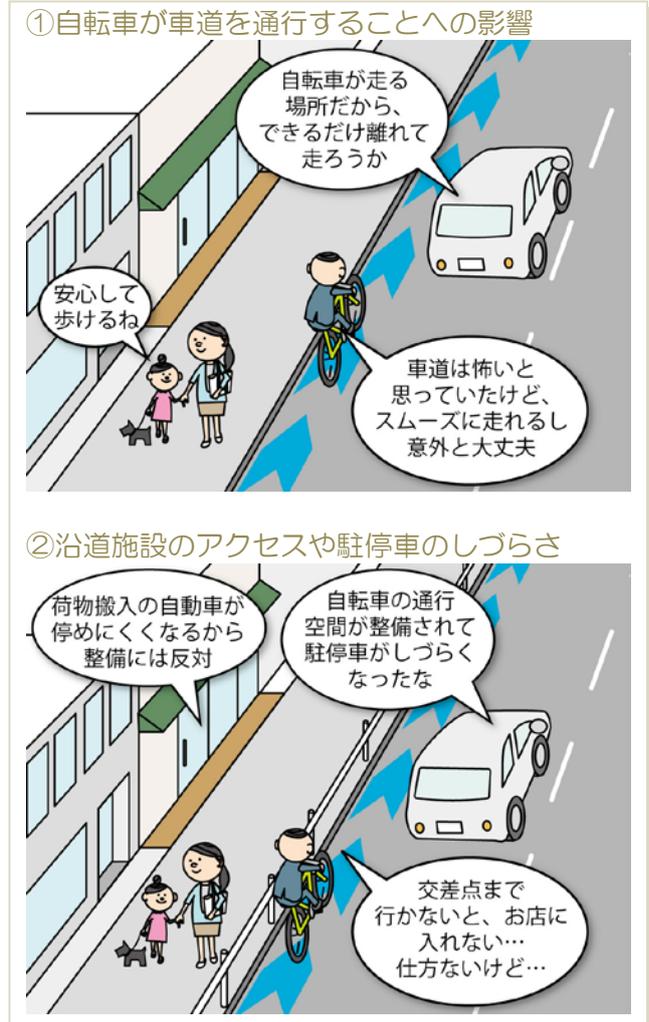
I 「はしる」の方向性

③円滑な整備を実現する合意形成の手順と推進体制をつくる

■整備指針＋実行計画での整備を進める体制に向けて

自転車通行空間の整備を計画通りに進めていく上では、整備対象路線沿道の住民、店舗等の合意や、道路利用者の理解が必要となります。

また、自転車での車道通行への不安や、沿道施設の使いづらさ、自動車の路上駐停車のしづらさなど、従来の道路の使い方ができなくなることに對して、自転車通行空間整備の必要性や期待される効果、懸念される影響などを正しく伝達しながら、円滑な合意形成を実現する手順や体制を構築することが必要です。



■合意形成の手順、体制の検討に向けた整理すべき事項

合意形成においては、市内での自転車通行空間整備に伴う整備効果や懸念される影響等を正しく伝えることが必要です。

そのため、既設の自転車通行空間の整備箇所での効果検証等を含めて検討を進めます。

また、円滑な整備には、庁内や関係機関等の共通認識、連携体制の構築が不可欠であり、調整を進めます。

考え方① 整備効果の検証と情報公開の仕組み

【整理事項】

- ・既設の通行空間整備箇所での整備効果の検証
- ・評価データの取得方法、検証方法の検討
- ・地元説明資料など合意形成ツールの作成 …など

考え方② 庁内の推進体制・関係機関の連携体制の強化

【整理事項】

- ・庁内の自転車通行空間整備に対する共通認識の醸成
- ・整備推進に関する費用面、人材面等の体制整備
- ・関係機関との連携体制の強化 …など

## 考え方① 合意形成に向けた情報公開の仕組みの構築

地域との合意形成に向けて、自転車通行空間の整備により期待される効果や、地域が懸念する影響に対して、他地区での先行導入事例の結果などを含めて、正確な情報を提供し、理解を促すことが必要です。

これらの情報の蓄積については、P D C Aサイクルに基づく実行計画の運用のうち、事業の評価・検証（Check）の中で取得する情報を活用するなど、効率的な情報収集、公開の仕組みを構築します。

## 考え方② 庁内の推進体制・関係機関の連携体制の構築

実行計画に掲げる目標に沿った自転車通行空間整備を円滑に進めるため、庁内での整備に対する必要性及び共通認識の醸成や、本市の自転車に関する取り組みを総括的に推進する庁内組織の体制の強化を図ります。

また自転車通行空間整備は、各道路管理者や交通管理者など、様々な関係機関との調整が必要となることから、重点エリアの具体の整備計画の策定段階から連携を図ります。