

# 都筑区自転車・歩行者 安全事業計画について

---

## 都筑区自転車・歩行者 安全事業計画

平成28年2月13日  
横浜市都筑土木事務所

# ○ 目次

---

1. 自転車通行空間の整備を取り巻く状況
2. 自転車に関する本市の取り組み
3. 都筑区における取り組み
4. 自転車・歩行者の現状
5. 都筑区自転車・歩行者安全事業計画
6. 都筑区自転車・歩行者安全事業の状況

# 1. 自転車通行空間の整備を取り巻く状況

## ○ 自転車通行空間に関する制度等の変遷

- 昭和  
↓
- 昭和40年代の交通事故の急増を受け、歩道において自転車の通行が認められる

**【S45】道路構造令の改正：「自転車歩行者道」を新たに規定**

【設置基準】 自動車が多く、歩行者の少ない道路で、安全かつ円滑のため自動車と分離する必要がある場合

**【S45】道路交通法の改正：「歩道通行可」の規制を新たに規定**

・自転車歩道を通行可能に

### 港北ニュータウン整備

- 平成  
↓
- 自転車は車両であるという意識の希薄化。歩行者にとって危険な自転車利用。
- 警察庁から、自転車は「車両」を基本的な考え方とした、総合的な対策が打ち出される

**【H23】：警察庁「良好な自転車交通秩序の実現のための総合交通対策の推進について」通達**

- ・車道を通行する自転車の安全と歩道を通行する歩行者の安全の双方を確保
- ・自転車は「車両」であるということを自転車利用者のみならず、自動車等の運転者を始め交通社会を構成する全ての者に徹底

**【H24】：国土交通省・警察庁「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」発出**

- ・車の速度や交通量等に応じ、車道通行を基本とした整備形態の選定の考え方、目安を提示

**【H27】：道路交通法の一部改正** ・違反者への講習義務付け

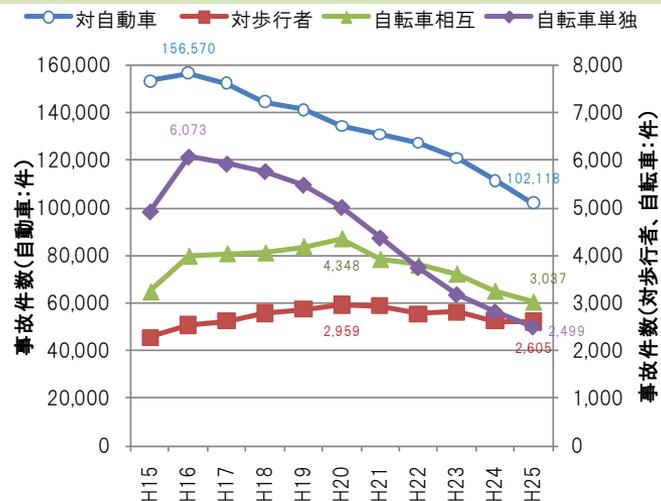
- ・H24「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」の見直しを検討中（安全で快適な自転車利用環境創出の促進に関する検討委員会）

# 1. 自転車通行空間の整備を取り巻く状況

## ○ 全国の自転車関連事故の推移

- 「自転車対自動車」(青線)の事故発生件数は、平成16年をピークに年々減少
- 一方、「自転車対歩行者」(赤色)の事故は、平成20年まで増加し続け、近年若干減少に転じているものの、ほぼ横ばいの状態

▼全国の【相手別】の自転車関連事故件数の推移



※出典：警察庁ホームページより

## ○ 横浜市全体の自転車関連事故の状況

- 横浜市内の全事故件数は、平成12年をピークに年々減少
- 自転車関連の事故も、平成14年をピークに減少しているものの、全事故件数と比べると、あまり減少していない

▼横浜市内の全事故件数・自転車関連事故件数の推移



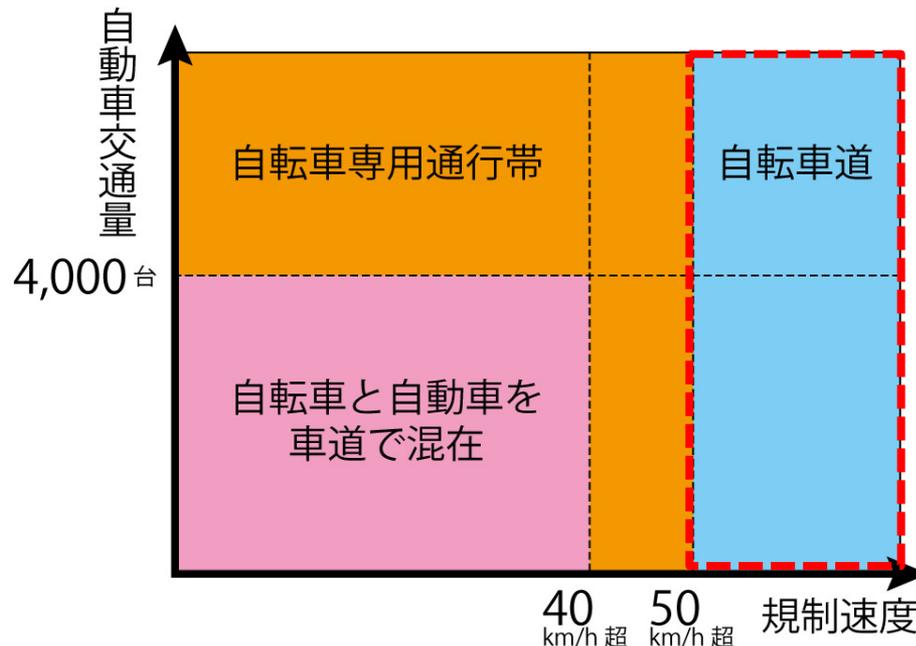
※出典：神奈川県警提供データ

# 1. 自転車通行空間の整備を取り巻く状況

## ○ 「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」について

- 国土交通省・警察庁「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」では、自動車の速度や交通量等に応じ、「車道通行を基本」とした整備形態の選定の考え方、目安を提示
- 自動車の速度が速い、または交通量の多い道路は、安全性の観点から、自転車と自動車を構造的に分離することが基本

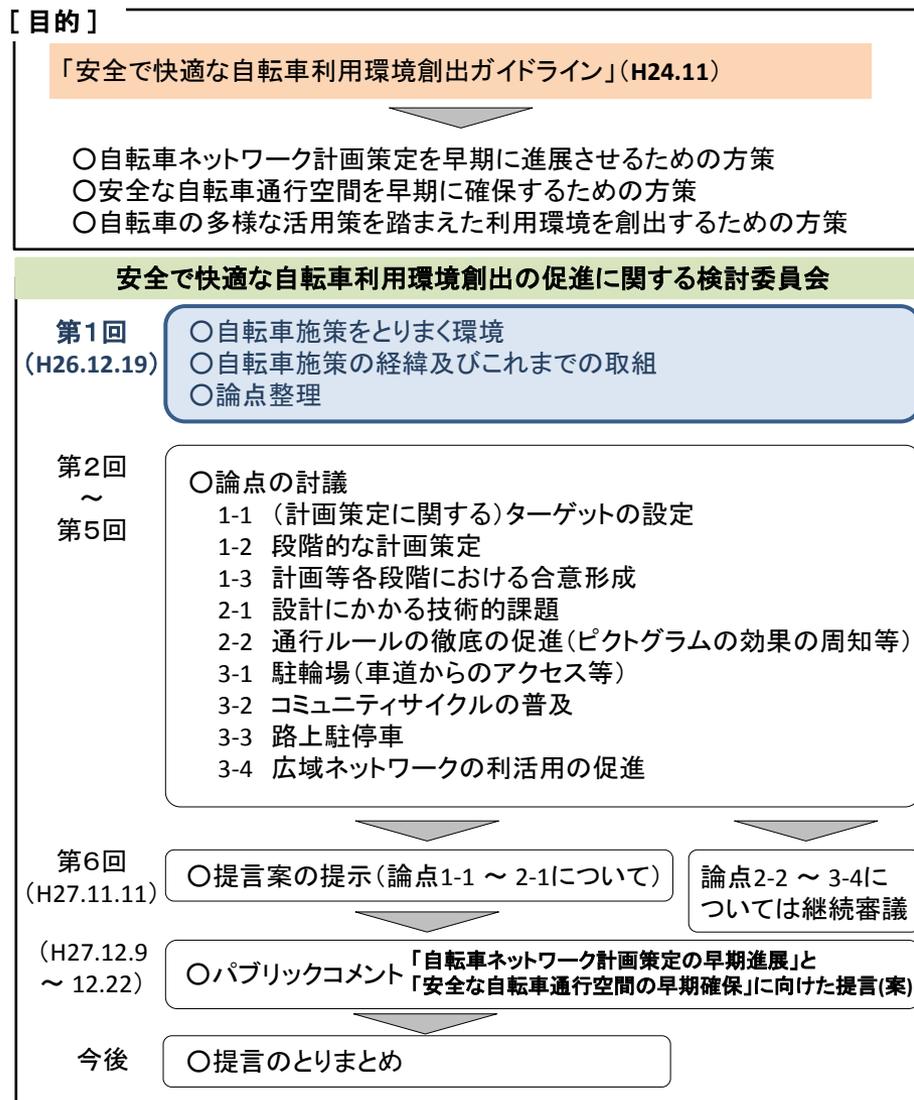
▼ガイドラインにおける整備形態の選定の考え方



# 1. 自転車通行空間の整備を取り巻く状況

## ○ 「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」について

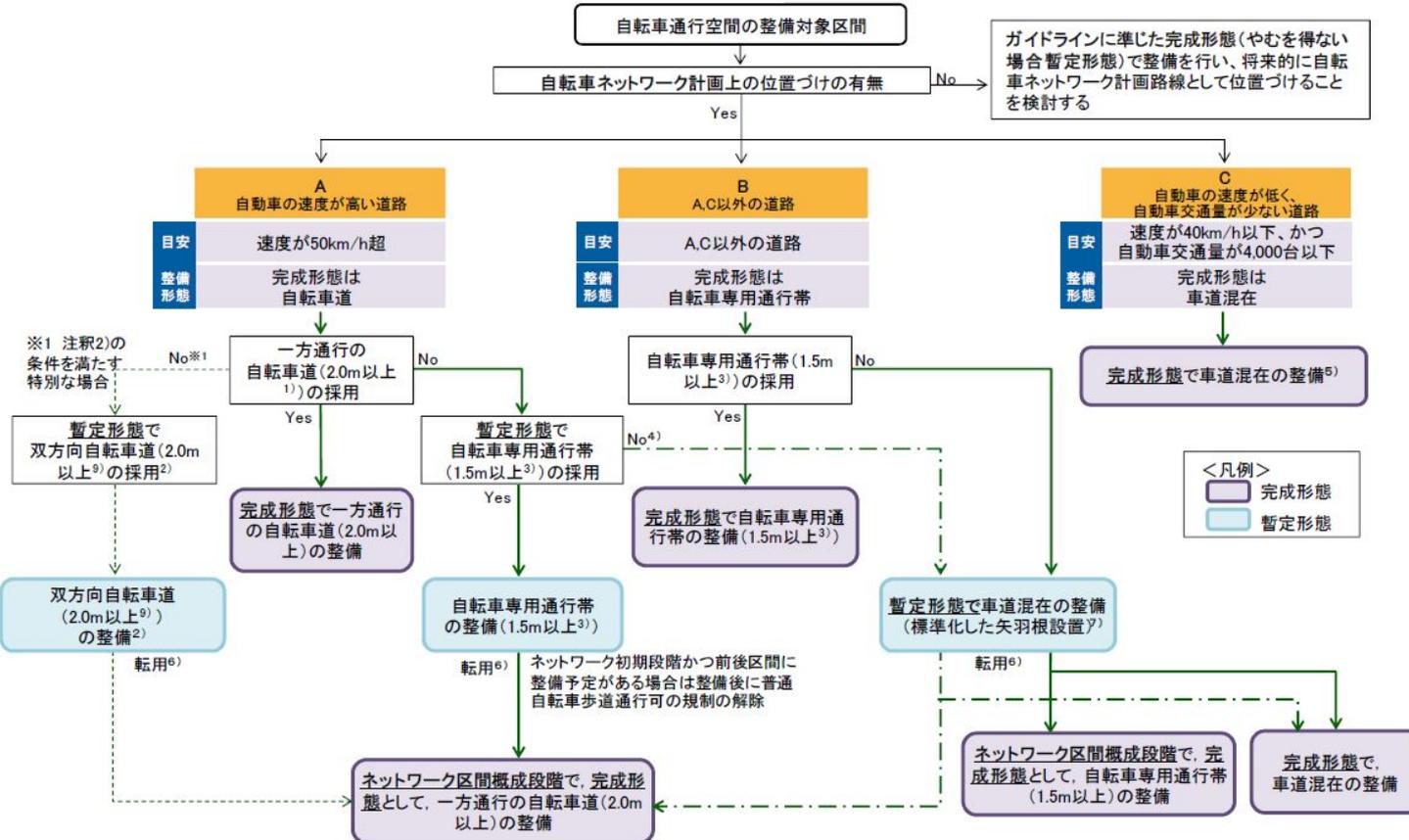
[委員会の目的・進め方]



# 1. 自転車通行空間の整備を取り巻く状況

## ○ 「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」について

### [自転車通行空間の整備形態選定の考え方]



- 1) 自転車道の幅員は2.0m以上とするが、双方方向の自転車道については、自転車相互のすれ違いの安全性を勘案し、2.0mよりも余裕をもった幅員構成とすることが望ましい。
- 2) 双方方向の自転車道が採用できる条件は次の全ての条件を満たすこと。①一定の区間長で連続性が確保されていること、②区間前後・内に双方方向自転車道が交差しないこと、③区間内の接続道路が限定的で自転車道の連続性・安全性が確保できること、④ネットワーク区間概成段階で一方通行の規制をかけることができること。
- 3) 自転車専用通行帯の幅員は1.5m以上とするが、やむを得ない場合に、整備区間の一部で最小1.0m以上とすることができる。
- 4) 自転車専用通行帯に転用可能な1.5m以上の幅員を外側線の外側に確保することを原則とし、やむを得ない場合には、整備区間の一部で最小1.0m以上とすることができる。
- 5) 完成形態として車道混在を採用する場合は、1.0m以上の幅員を外側線の外側に確保することが望ましい。
- 6) 自転車通行空間整備後に道路又は交通状況の変化により、完成形態の条件を満たすことができるようになった場合。
- 7) 暫定形態の採用が困難な場合には、当該路線・区間を自転車ネットワーク路線から除外し、代替路により自転車ネットワークを確保する可能性についても検討する。代替路として生活道路等を活用する場合には、安全性や連続性に留意する必要がある。
- 8) 普通自転車歩道通行可の規制との併用は、前後区間に自転車専用通行帯の整備予定がある場合に限ること。この場合、前後区間の自転車専用通行帯の整備時に普通自転車歩道通行可の規制を解除するとともに、その予定を事前に周知すること。
- 9) 例えば、2.5mが確保できる場合は、歩道側1.5m、車道側1.0mの位置に中央線を設置するなど車道に対する左側通行を誘導することが望ましい。



※交差点部の右折車線設置箇所など、区間の一部において空間的制約から1.5mを確保することが困難な場合は1.0m以上確保

# 2. 自転車に関する本市の取り組み

## ○「横浜市自転車総合計画」（平成28年度上半期策定予定）

- ・自転車を正しく使える環境を整え、利用する人は当たり前交通ルールを守ること  
で、自転車が暮らしに溶け込んだ、**みんなが快適にすごせるまち**の実現を目指す
- ・「まもる」、「はしる」、「とめる」、「いかす」の4つの基本方針を整理

自転車を正しく使ってみんなが快適に過ごせるまちへ

基本理念

### ルールを守って【安全に使える】

- 横浜をより安心・安全なまちにするためには、歩行者の安全を確保しつつ、自転車と自動車  
が共存できるよう、それぞれが交通ルールを守ることが不可欠です。
- 自転車、歩行者、自動車にも安全であるために、自転車に乗る人が、自転車は「車両」と  
いう正しい知識を持ち「自転車」を安全に使うための交通ルールが身に付く仕掛けづくりと、  
自転車を安全に使えるみちづくりを進めています。

### まちに合わせて【かしく使える】

- 行政が駐輪場や通行空間の確保に努力する一方で、自転車を使う側も、バスを上手に使った  
り、とめる場所があるお店を選んだりするなど、少し使い方をすることも大切です。
- 徒歩、公共交通、自転車等を上手に使い分けられるような、「まちに合わせてかしく使い  
方」が選べる、自転車の利用環境づくりと意識づくりを進めています。

### ハマの風を感じて【楽しく使える】

- 人にも自然にも良い、自転車の良いところを活かし、まちで暮らす人、訪れた人みんなが、  
快適に自転車を使えるように、人も、まちも変わっていくことが大切です。
- さわやかな浜風が感じられる自転車を、街巡りに便利で適した乗り物として、自転車とまち  
をつなげるイベントや、シェアリングサービスなど、「横浜をもっと楽しくする使い方」の  
仕組みづくりを進めています。

## 都筑区での検討対象

施策の方向性

まもる

### 守るための正しい知識

自転車ルールに対する【知らない】【守らない】をなくし、誰もが“当たり前”  
にルールを守り、周りへの配慮ができる意識の醸成を目指し、市内での自転車利  
用の規範となる「ハマチャリルール(仮)」を明確に示したうえで、交通安全教育  
の充実や交通基盤の整備を進めながら、「意識改革」を促す仕組みを構築します。

はしる

### 安全・快適な通行空間

自転車を安全、快適に利用でき、歩  
行者などの安全を脅かすことがな  
いように、自転車は「車両」である  
ことを前提とした、自転車通行空  
間整備を目指し、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、具体的に推進するための  
実行計画を策定します。また、整  
備を確実に推進するための合意  
形成と体制の構築を図ります。

とめる

### 使い方に応じた駐輪環境

通勤・通学、買い物など駐輪が  
発生する場所において、その目的  
に適したサービスを提供すること  
で、駐輪需要に応じた適切な対  
応を図ります。駐輪の発生する場  
所への駐輪場の「量」の確保や、  
買い物等にも使いやすいサー  
ビスの「質」の見直しを図り、  
まちに適した駐輪対策を進めます。

いかす

### 自転車を適切にいかすしかけ

まちに適した自転車利用ができる  
環境の形成を目指し、日常的な移  
動や余暇活動など、様々な場面で  
自転車を活用できるよう、情報提  
供や制度の見直しなどの取組み  
を進めます。一方で、街なかへ  
の過度の集中により、自転車事  
故、放置自転車などの問題が進  
行しないよう、自転車の適正利  
用を促す取組を進めます。

# 3. 都筑区における取り組み

基本方針・・・「**緑の環境**を最大限に保存し、ふるさとをしのばせるまちづくり」

グリーンマトリックスシステム・・・貴重な**緑の資源**を「**緑道**」と「**歩行者専用道路**」という  
フットパスで結びながら体系化するシステム

## ○グリーンマトリックスシステム

グリーンマトリックスシステムとは、自然の緑だけでなく、センター地区の開発密度の高い部分や学校等の公共施設を結んでおり、「**グリーン系**」と「**オレンジ系**」の2種類によって計画されている

### グリーン系

- ・ニュータウンの最も重要な骨格であり、総延長約14.5kmの「緑道ネットワーク」を形成
- ・自然とのふれあい・レクリエーション等を目的とする緑の多い空間を有する都市全体の景観が構成される

### オレンジ系

- ・通勤、通学、買い物等の目的別の動線による軸で、総延長40.5 kmで商業核、教育施設、社会文化施設などを結ぶ
- ・市民が集まる都市的な「ストリート」が構成される

## ○グリーンマトリックスシステム図



# 3. 都筑区における取り組み

## ○緑道・自歩専道の利用状況

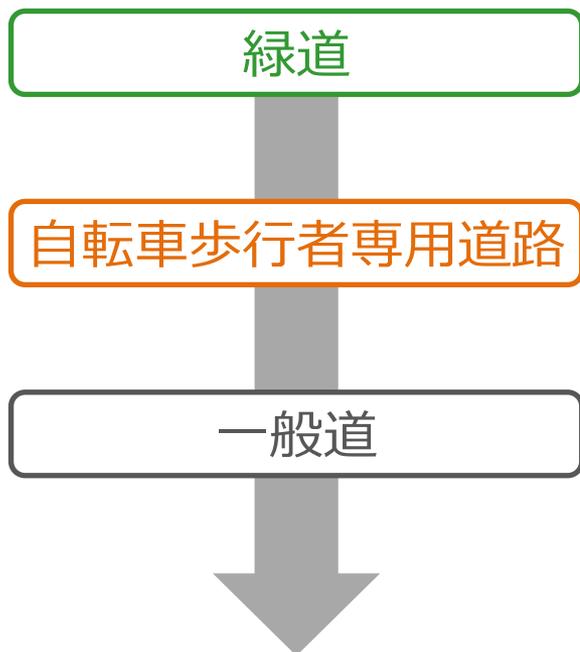
- ・ 自歩専道では、スピードの速い自転車と歩行者が混在している
- ・ 緑道は、原則、自転車走行禁止だが、日常的に自転車での走行がみられる



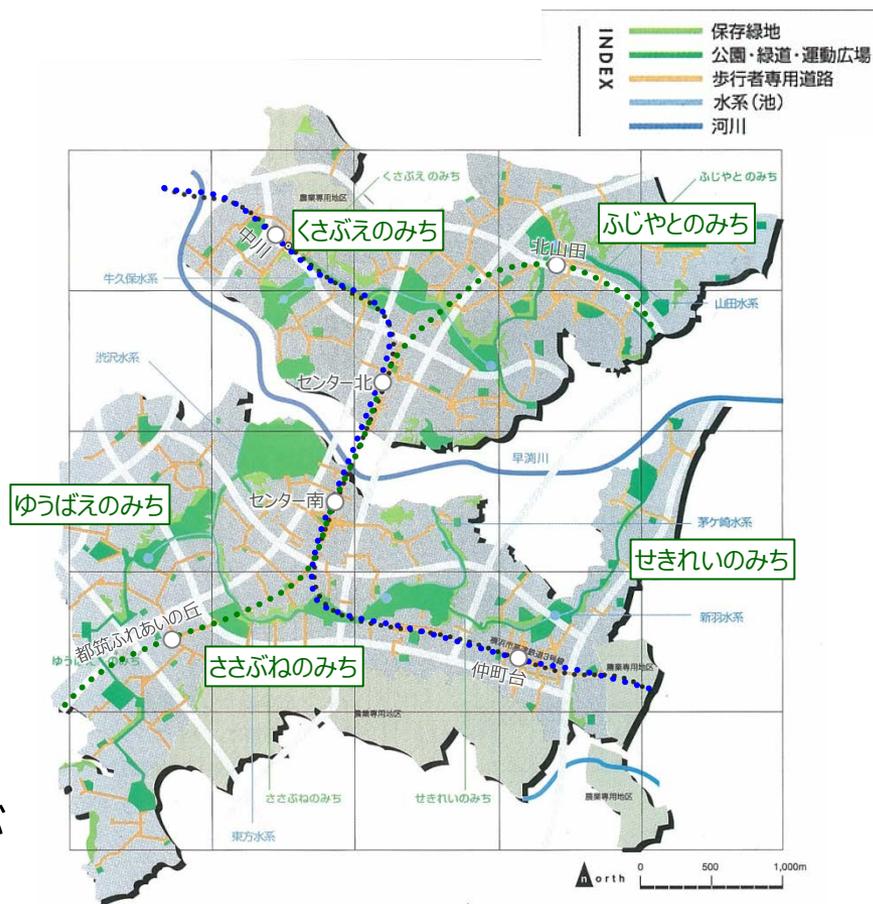
# 3. 都筑区における取り組み

## ○「グリーンマトリクスをいかした自転車・歩行者安全事業」(H26～)

- ・「緑道」、「自転車歩行者専用道路」という都筑区のまちづくりの特徴を踏まえた、歩行者と自転車の安全対策を検討



歩行者、自転車、自動車、全ての利用者が安全に利用できる通行環境を目指す



# 4. 自転車・歩行者の現状

## ○自転車利用者・歩行者へのアンケート結果

- ・ 自転車利用者、歩行者に対し、自転車利用に関する「アンケート調査」を実施

## ○アンケート概要

### ・自転車利用者へのアンケート

配布日 : 2014年10月30日 (木)、11月5日 (水)

配布場所 : センター南駅、仲町台駅、北山田駅の駐輪場周辺

配布数 : 約1,250票    回収数 : 約270票

### ・歩行者へのアンケート

配布日 : 2014年12月18日 (木)

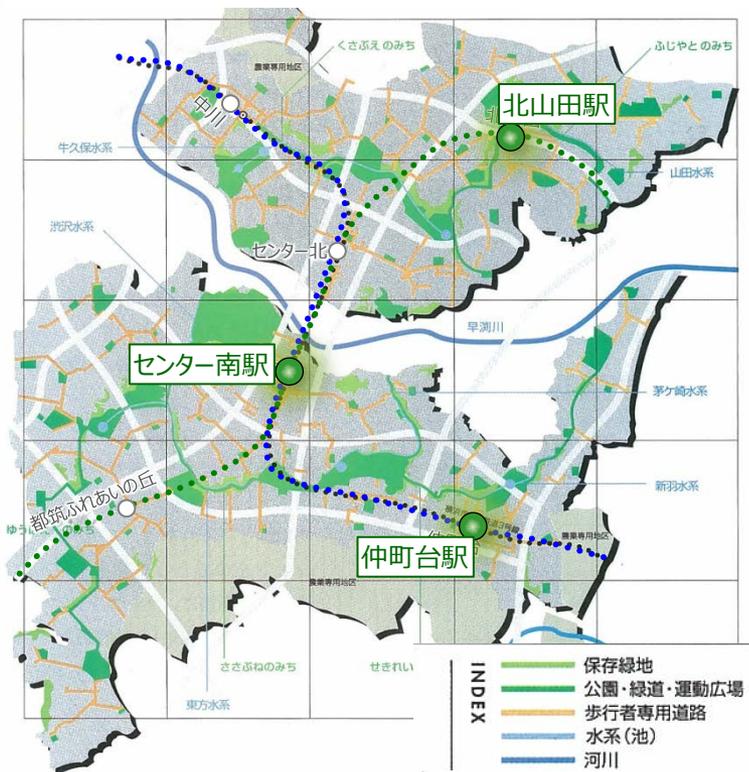
配布場所 : センター南駅、仲町台駅、北山田駅周辺

配布数 : 約1,200票    回収数 : 約300票

### ・その他アンケート

配布対象 : 区内高校、保育園

## アンケート配布地点

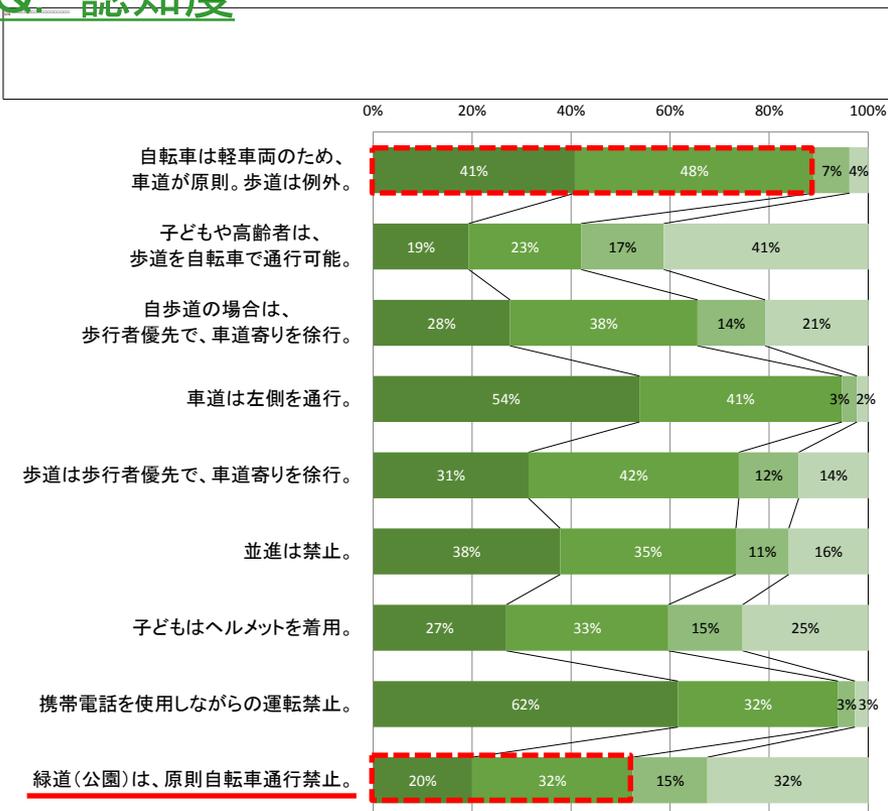


# 4. 自転車・歩行者の現状

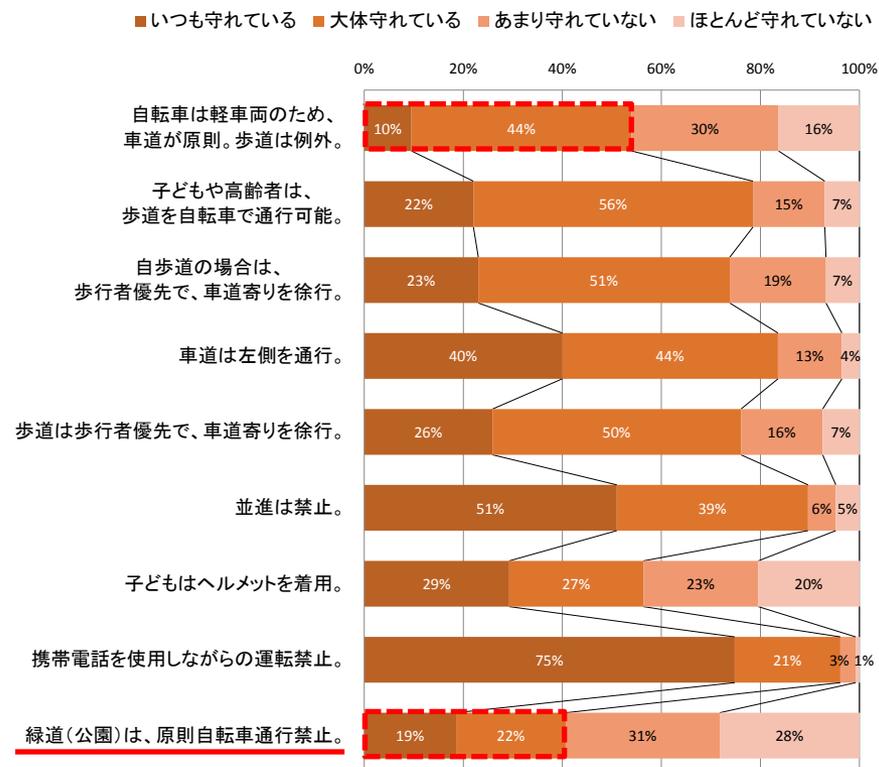
## ○自転車ルール認知度・遵守率

- 「自転車は車道が原則」は、認知度は高いが、遵守率はそれ程高くない
- 「緑道(公園)は原則自転車通行禁止」は、認知度、遵守率ともに低い

### Q. 認知度



### Q. 遵守率



# 4. 自転車・歩行者の現状

自転車利用者への  
アンケート結果

歩行者への  
アンケート結果

## ○区民の方が感じる自転車通行に関する危険

### [自転車利用者の声]

- 1位. 道が狭い
- 2位. 歩行者が多い
- 3位. 自動車が多い・路上駐車

### [歩行者の声]

- 1位. 自転車がすぐそばを通り過ぎていく
- 2位. 早いスピードを通り過ぎていく
- 3位. 無灯火運転

## ○区民の方が期待する取り組み

### [自転車利用者の声]

- 1位. 車道における自転車道・自転車レーンの整備や路肩のカラー化
- 2位. 緑道における自転車・歩行者の通行の分離
- 3位. 歩道（自歩専道）における自転車・歩行者の通行の分離

### [歩行者の声]

- 1位. 自転車通行ルールの周知や利用マナーの向上
- 2位. 歩道（自歩専道）における自転車・歩行者の通行の分離
- 3位. 車道における自転車道・自転車レーンの整備や路肩のカラー化

# 4. 自転車・歩行者の現状

## ○計画策定の過程＜参考＞

- 平成27年2月に関係団体と「都筑区自転車・歩行者安全事業計画（素案）について」意見交換会を行いました

【開催日時】平成27年2月8日（日）午後1時30分～午後3時15分

【内 容】安全事業計画（素案）の説明、意見交換

【出席団体】都筑区連合町内会自治会、都筑区公園愛護会、センター南商業地区振興会、センター北商業振興会、都筑区商店街連合会、  
（株）横浜都市みらい、都筑区保健活動推進委員会、都筑区スポーツ推進委員連絡協議会、都筑区老人クラブ連合会、都筑区青少年指導員連絡協議会、  
都筑区社会福祉協議会、都筑区民生委員児童委員協議会、都筑地域交通安全活動推進委員協議会、都筑区障害児・者福祉団体連絡協議会、  
都筑青少年交通安全連絡協議会、都筑交通安全母の会、都筑安全運転管理者会、都筑交通安全協会、神奈川県自転車商協同組合、  
都筑区保育園（市立）、都筑区小学校長会、都筑区中学校長会、都筑区PTA連絡協議会、横浜市交通局。（順不同）



### 【関係団体代表の方々の主なご意見】

- ・緑道の中には、自転車利用者が生活道路として日常的に使用する区間がある。そのような区間は自転車通行禁止ではなく、歩行者の安全対策、自転車利用者へのルール・マナー向上に努めて欲しい。
- ・早瀬方面からは緑道（せきれいのみち）を自転車で通行せざるを得ない。
- ・緑道は公園であり、自転車は降りて押して通行が原則。地域の意見も聞き、緑道を自転車で（乗って）通行せざるを得ないのであれば、自転車・歩行者がお互いに歩み寄れる総合的な整備を検討することが重要。
- ・対策として、まずは緑道の利用ルール・マナーを徹底すべき。どのように守らせるかが課題。
- ・緑道入口などにある車止めは、車いすや乳母車にとっては邪魔になる事がある。高齢者にとっての使いやすさも考える必要がある。
- ・グリーンマトリックスは区民に親しまれており、緑道とは別に「自転車推奨ルート」を設定しても、実際に推奨ルートどおり走ることは困難ではないか。
- ・新羽荏田線の自転車専用レーンは安全で良いと思う。しかし、路上駐車が多く、車道へはみ出して走行する自転車もいる。自転車と自動車を物理的に分離して欲しい。

### 【土木事務所からの意見】

- ・交通ルールに関し、子どもにも分かってもらえるような標示の仕方を工夫する必要がある。
- ・自転車専用レーンへの路上駐車については、ポストコーンの設置など侵入を防ぐ物理的な方策が考えられる。
- ・交通ルールに関し、幼児から高校生まで様々な啓発活動が行われている。こうした教育活動は「見える化」と共に重要。
- ・第一に安全性、次に利便性。この優先順位に従い、事業を進めていきたい。
- ・今日の意見交換を踏まえ、実現性・実効性のある事業計画としていきたい。

# 5. 都筑区自転車・歩行者安全事業計画

## ○対策の方向性

### 全国的な自転車通行空間整備の考え方

- ・ 自転車は車道通行が原則
- ・ 自動車の速度が速い（規制速度50km/h超）道路は、自転車と自動車を構造的に分離

### 都筑区3駅の自転車の利用特性

- [センター南駅周辺]
  - ・ 区役所前の自歩専道や、幹線道路に自転車利用と危険箇所が集中
- [仲町台駅・北山田駅周辺]
  - ・ 緑道の一部に自転車利用と危険箇所が集中

### 区民の皆様が期待する取り組み

- ・ 自転車通行ルールの周知や利用マナーの向上
- ・ 自転車、歩行者の通行の分離 等

## 対策の方向性

**はしる** : 「自転車通行を誘導する推奨ルート」の設定と整備

**まもる** : 通行マナーの見える化と周知

# 5. 都筑区自転車・歩行者安全事業計画

## はしる 「自転車通行を誘導する推奨ルート」の設定と整備

1 自転車は軽車両であり車道走行を基本とするが、交通安全上の見地から計画的に整備された、ニュータウン区域内の歩車分離の考え方を活かし、自転車歩行者専用道路は引き続き自転車の利用を妨げないものとする。

また、現在見直しが行われている、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」における自転車通行空間の整備形態の選定方法に準拠した推奨ルートを設定する。

※幹線道路等の対策例 詳細は、「自転車道利用環境創出の促進に関する検討委員会(平成27年11月11日開催)」を参考

- ①一方通行の自転車道(2.0m以上)の整備
- ②自転車専用通行帯(1.5m以上)の整備
- ③車道内の矢羽根の整備

※自転車歩行者専用道路での対策例

- ①自転車通行位置の標示や自転車の押し歩き区間の設定
- ②伐木、剪定等による必要な見通しの確保

2 緑道は、迂回する道路がなく、緑道通行が避けられない場所について、一定区間を自転車通行可能なルートとして設定する。

※緑道での対策例

- ①緑道の縦断的な利用は極力避け、横断的な利用を基本とする。
- ②緑道における自転車利用は歩行者と分離した構造が望ましい。必要に応じ、「押し歩き区間」の設定
- ③必要に応じ、自転車乗り入れ箇所や緑道の再整備
- ④伐木、剪定等による必要な見通しの確保
- ⑤交差部の必要照度を規定し、夜間照明を増設(新設)

# 5. 都筑区自転車・歩行者安全事業計画

## まもる 通行マナーの見える化と周知・啓発

### 3 自転車歩行者専用道路及び緑道は、歩行者優先を前提とし標識、路面標示など「通行マナーの見える化」を図る。

※見える化の対策例

- ①自転車歩行者専用道路と緑道の境界部分の明確化(標識、看板、見切り石などで明確化)
- ②狭窄(ボトルネック)箇所等における「押し歩き区間」
- ③交差点の一時停止部分

### 4 安心・安全なまちづくりのために、物理的な整備と併せて、自転車の通行ルールとマナーの更なる啓発に取り組む。

※啓発例

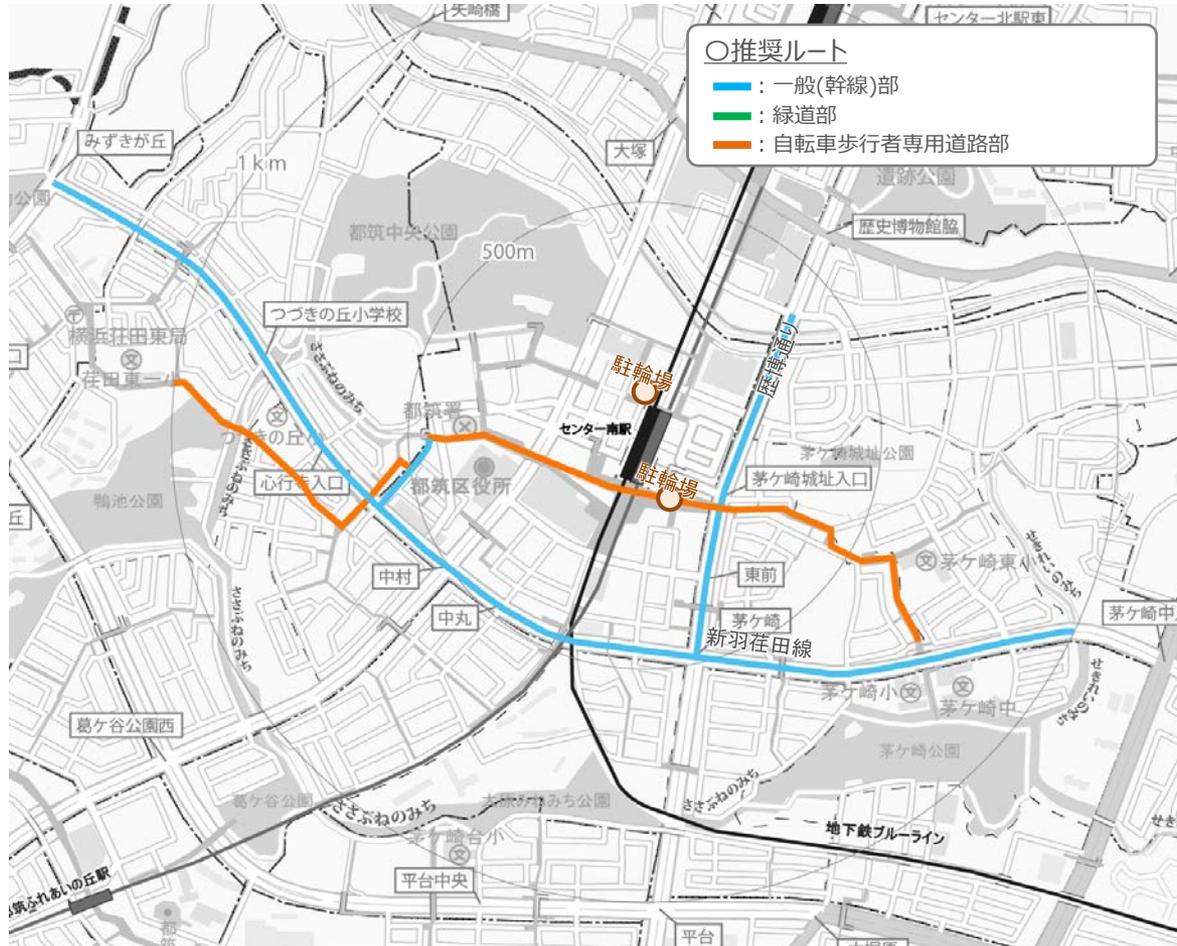
- ①児童・生徒等を対象とした学校等での啓発
- ②区民を対象とした各種イベント等による参加者への啓発

# 5. 都筑区自転車・歩行者安全事業計画

## ○駅別の安全事業計画

### [センター南駅周辺]

- 区役所前の自歩専道や、  
歴博通り・新羽荏田線を推奨ルートに設定



- 自転車通行空間の整備例  
(新羽荏田線)



- 押し歩き区間の「見える化  
(路面標示)」の例



- 自転車の通行位置と進行方向を表す路面標示の例

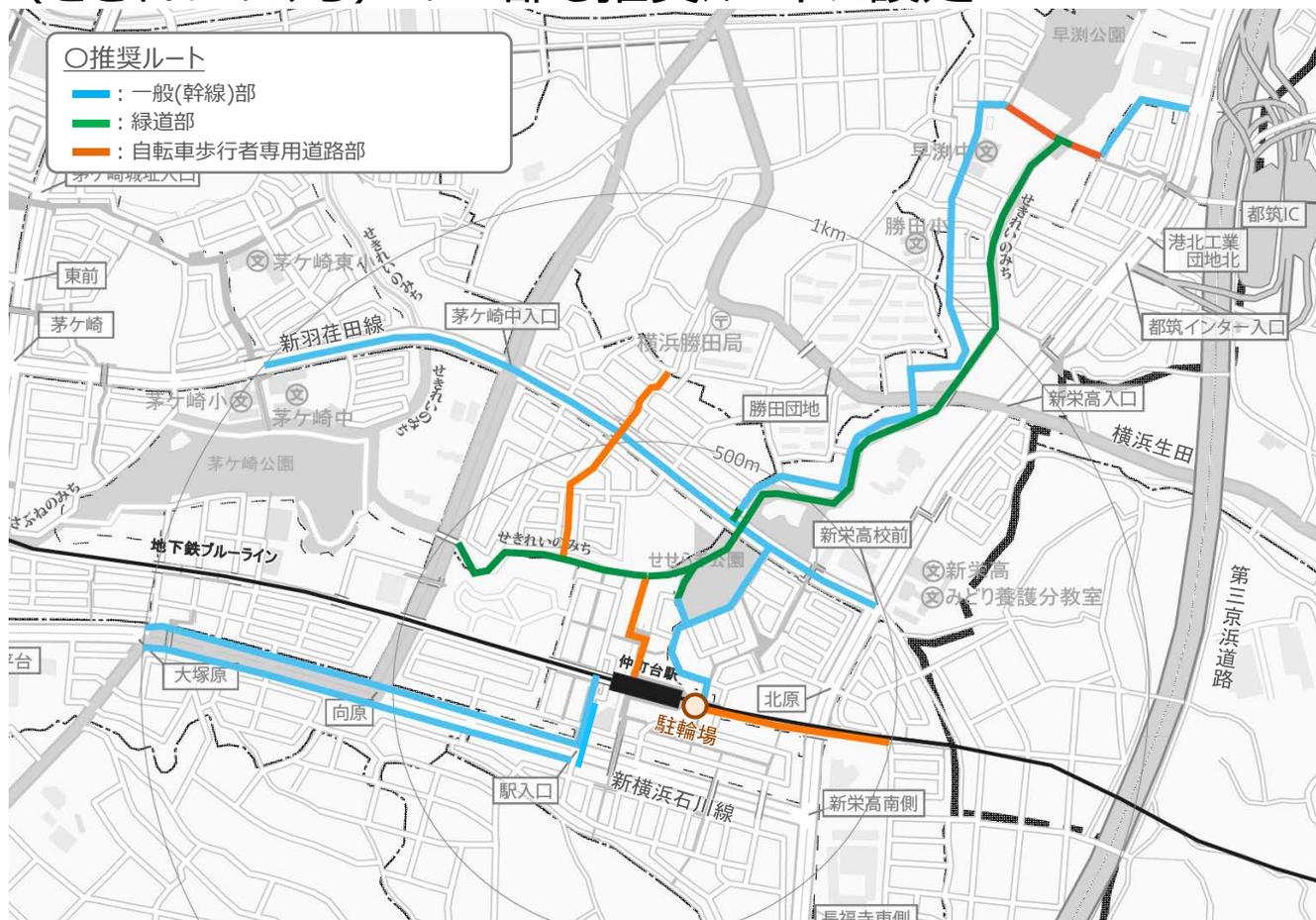


# 5. 都筑区自転車・歩行者安全事業計画

## ○駅別の安全事業計画

### [仲町台駅周辺]

- ・ 緑道（せきれいのみち）に並行する生活道路、新羽荏田線を推奨ルートに設定
- ・ 緑道（せきれいのみち）の一部も推奨ルートに設定

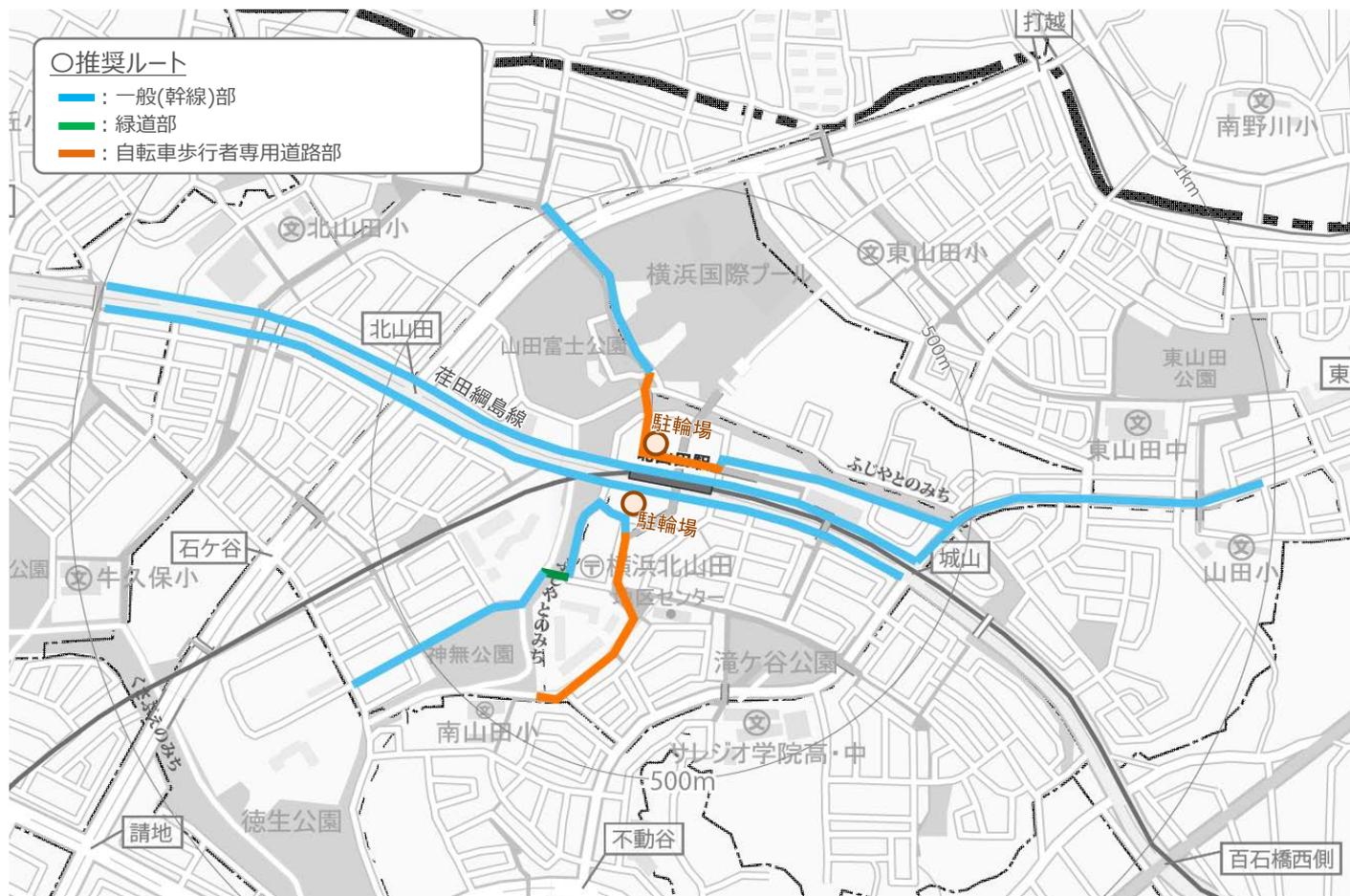


# 5. 都筑区自転車・歩行者安全事業計画

## ○駅別の安全事業計画

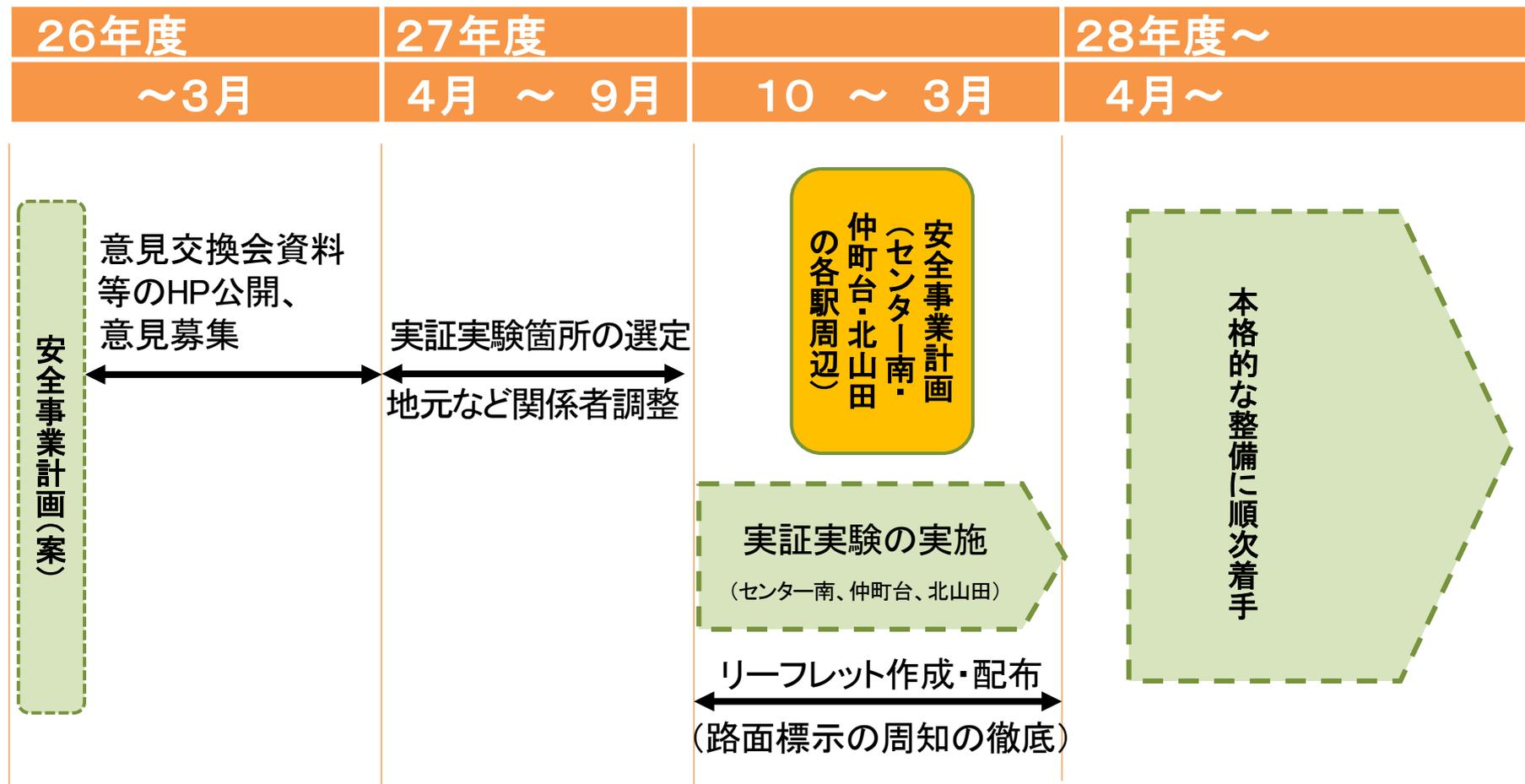
### [北山田駅周辺]

- ・ 荏田綱島線、駅南側の自転車歩行者専用道路を推奨ルートに設定
- ・ 緑道（ふじやとのみち）の一部を推奨ルートに設定



# 5 都筑区自転車・歩行者安全事業

## ○今後の進め方



# 6. 都筑区自転車・歩行者安全事業の状況

## ○自転車・歩行者安全対策に関する実証実験

- ・ 昨年度推奨ルートを選定した3駅周辺（センター南駅、仲町台駅、北山田駅）において、自転車・歩行者の安全確保に向けた実証実験を実施中
- ・ 路面への自転車の通行位置の明示等による効果を把握

## ○実証実験の実施例（センター南駅）

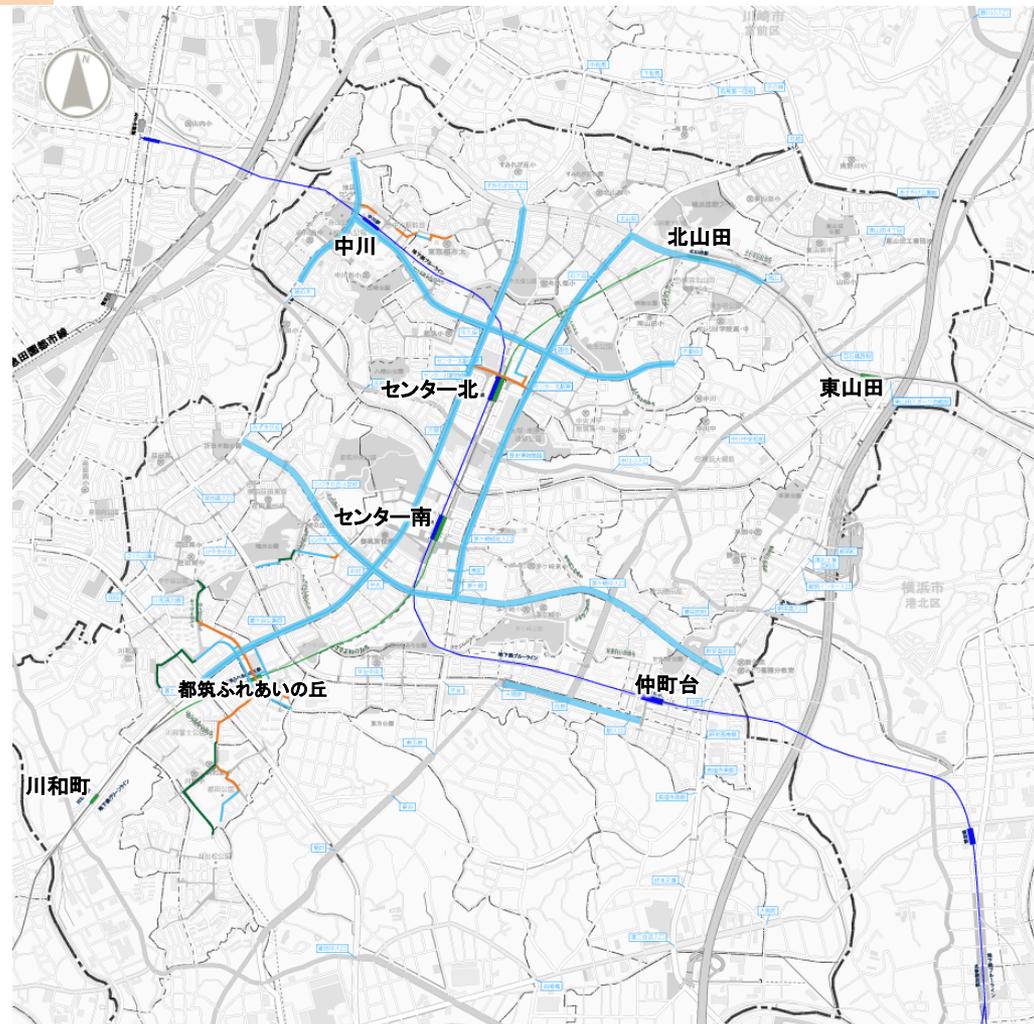


# 6. 都筑区自転車・歩行者安全事業の状況

## ○都筑区全体の推奨ルート(案)

- 各駅周辺の推奨ルートを重ねる

※ センター北、中川、都筑ふれあいの丘の駅周辺については、未決定



○推奨ルート(案) ※土木事務所案

- : 一般(幹線)部
- : 緑道部
- : 自転車歩行者専用道路部

※東山田・川和町駅周辺については、まちづくりの状況に伴い推奨ルートを検討  
※地区間を結ぶ幹線道路については、横浜市自転車総合計画により今後検討