

# 自転車通行空間における整備の考え方

---

都 市 整 備 部

(平成26年3月)

# 目 次

1. 自転車の通行空間における 整備の考え方を示すにあたって . . . . .	1
2. 上位計画・関連計画等について . . . . .	2
3. 自転車ネットワーク路線及び 安全確保路線の選定について . . . . .	2
自転車ネットワーク路線の選定 . . . . .	2
自転車ネットワーク路線図（図1） . . . . .	3
安全確保路線の選定 . . . . .	4
安全確保路線図（図2） . . . . .	4
4. 自転車通行空間の整備の基本的な考え方 . . . . .	5
自転車ネットワーク路線 . . . . .	5
自転車ネットワーク路線での標準的な整備形態 . . . . .	6
水際線の緑道の整備形態 . . . . .	7
安全確保路線 . . . . .	8
安全確保路線における標準的な整備形態 . . . . .	8
5. 今後の展開 . . . . .	9
6. 整備計画表	
自転車ネットワーク路線 . . . . .	10
安全確保路線 . . . . .	12

# 自転車の通行空間における整備の考え方について

## 1. 自転車の通行空間における整備の考え方を示すにあたって

### ○背景

自転車は日常生活における身近で手軽な交通手段であるとともに、排気ガスや騒音を出さないことから環境負荷の軽減及びサイクリングやレジャーなどの健康増進にも寄与しており、東日本大震災の影響も相まって自転車利用のニーズが高まっています。

平坦な土地柄の本市においても、通勤・通学者はもとより、買物やサイクリングなどの身近な移動手段として多くの市民が利用しており、今後も自転車利用者の増大が見込まれ快適な通行環境整備が求められます。

一方、全国的には交通事故の発生件数が減少傾向にありながらも、自転車が関係する事故の割合は増加傾向にあり、その事故の大半は裏道及び幹線道路と裏道が交差するような生活道路で発生しています。(表1参照)

その主な原因として平成25年中の交通事故の発生状況(警察庁交通局調べ)によると、出会い頭の状況が目立っており、自転車が一時停止や左側通行を徹底するよう交通ルールの周知などの対策が求められています。

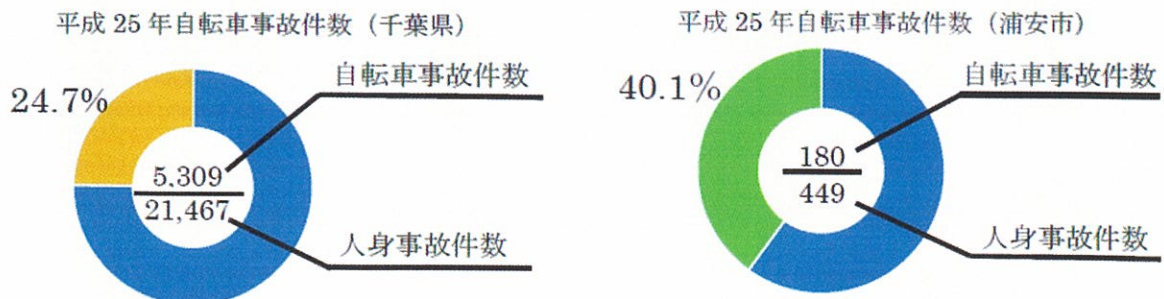
本市においても、交通事故件数は減少しているものの自転車に關係する人身事故の割合は約4割となっており、千葉県の約2割という割合と比べ、かなり高い割合となっていることから、生活道路での歩行者・自転車利用者の安全確保を図ることが急務となっています。(図1参照)

表1 自転車の交通事故発生場所(2011年)

交差点内(交差点付近は除く)				交差点内以外(単路+その他)					合計
①裏道 ×裏道	②幹線×裏 道(脇道)	③幹線 ×幹線	小計	歩道と車道の区分あり			区分な し等	小計	
				④歩道	⑤車道	他			
37,906	32,863	27,207	97,976	13,626	13,236	1,619	17,561	46,042	144,018
26.3	22.8	18.9	68.0	9.5	9.2	1.1	12.2	32.0	100

出典：(財)交通事故総合分析センターへの(株)三井住友トラスト基礎研究所古倉氏委託集計データに基づき古倉氏作成資料

図1 自転車事故発生件数





## ○目的

歩行者・自転車利用者、さらには自動車を含めたそれぞれの安全、安心や快適さを確保するため、安全かつ快適な自転車通行環境の創出や事故防止・ルール周知など安全確保を図る路線を選定するとともに、効果的な整備を目指し、“自転車通行空間の標準的な整備”の考え方を示します。

## 2. 上位計画・関連計画等について

自転車通行空間の整備を検討するにあたり、上位計画・関連計画として「浦安市都市計画マスタープラン」「第9次浦安市交通安全計画」があり、参考資料として国土交通省及び警察庁が策定した「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」が挙げられます。

「浦安市都市計画マスタープラン」では、本市の主要な幹線道路である“やなぎ通り・シンボルロード、大三角線、若潮通り、都市計画道路3・1・7号（明海鉄鋼通り線）、都市計画道路3・3・5号（富士見港線）、都市計画道路3・3・8号（明海埋立線）、都市計画道路3・3・9号（舞浜鉄鋼通り線）“を都市のネットワーク軸として位置づけ、都市機能・環境機能・防災機能とともに、歩行者・自転車・自動車などの交通機能の充実を図ることとしています。

また、水際線については、河川や海岸沿いの緑地を活用し、誰もが快適に利用できる歩行者・自転車のネットワーク形成に取り組むこととしています。

なお、「第9次浦安市交通安全計画」では、自転車通行環境の総合的整備として、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」を踏まえ、歩道幅員が広い道路については、歩道部での歩行者と自転車の通行区分の視覚的分離を図る一方、歩道幅員が十分に確保できない道路については、車道部に通行空間の確保が可能となる道路を対象に、自転車専用通行帯を設置するなど、自転車利用者が安全で快適に通行できる自転車通行環境の整備に取り組むとしています。

また、毎年実施される通学路検討会において、市・学校・警察などの関係者により通学路の安全を確認するとともに、安全対策について協議することとしています。

「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」では、自転車ネットワーク路線及び整備形態の選定など、自転車通行空間の検討方法が記載されています。

## 3. 自転車ネットワーク路線及び安全確保路線の選定について

“安全かつ快適な自転車通行環境の創出”と“事故防止・ルール周知などの安全確保”を図るため、自転車ネットワーク路線と安全確保路線とに分け、対象路線を抽出します。

### ① 自転車ネットワーク路線の選定

国土交通省及び警察庁が策定した「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」で示される自転車ネットワーク路線の選定の考え方（右参照）を参考にし、まず、都市計画マスタープランで都市のネットワーク軸と位置づけられている路線及び歩行者・自転車のネットワーク形成に取り組む水際線の緑道を選定、さらに市域間・市内を連絡する路線や駅・商業地区・シビックセンター地

### 「ガイドライン」における路線選定の考え方

#### ■自転車ネットワーク路線の選定

既存の道路ネットワークや計画中の道路から、以下の①～⑥のような路線を適宜組み合わせ選定

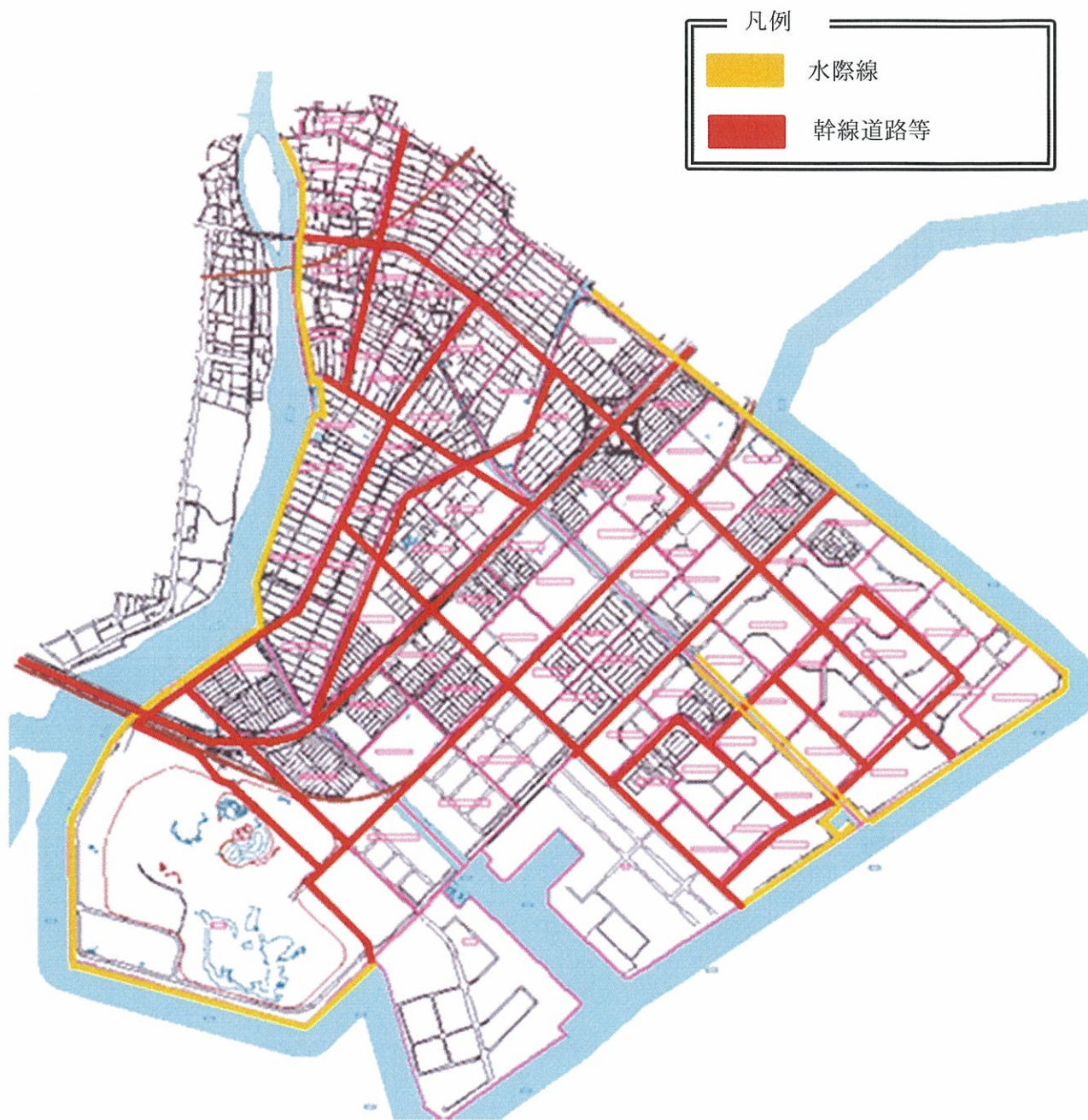
- ① 地域内における自転車利用の主要路線としての役割を担う、公共交通施設、学校、地域の核となる商業施設、主な居住地区等を結ぶ路線
- ② 自転車と歩行者の錯綜や自転車関連の事故が多い路線の安全性を向上させるため、自転車通行空間を確保する路線
- ③ 地域の課題やニーズに応じて自転車の利用を促進する路線
- ④ 自転車の利用増加が見込める、沿道で新たに施設立地が予定されている路線
- ⑤ 既に自転車通行空間が整備されている路線
- ⑥ その他連続性を確保するために必要な路線



区を結び水際線の緑道と連絡している路線を選定します。

なお、これら道路の多くは、都市計画道路や、幹線道路に位置付けられています。

図1：「自転車ネットワーク路線図」



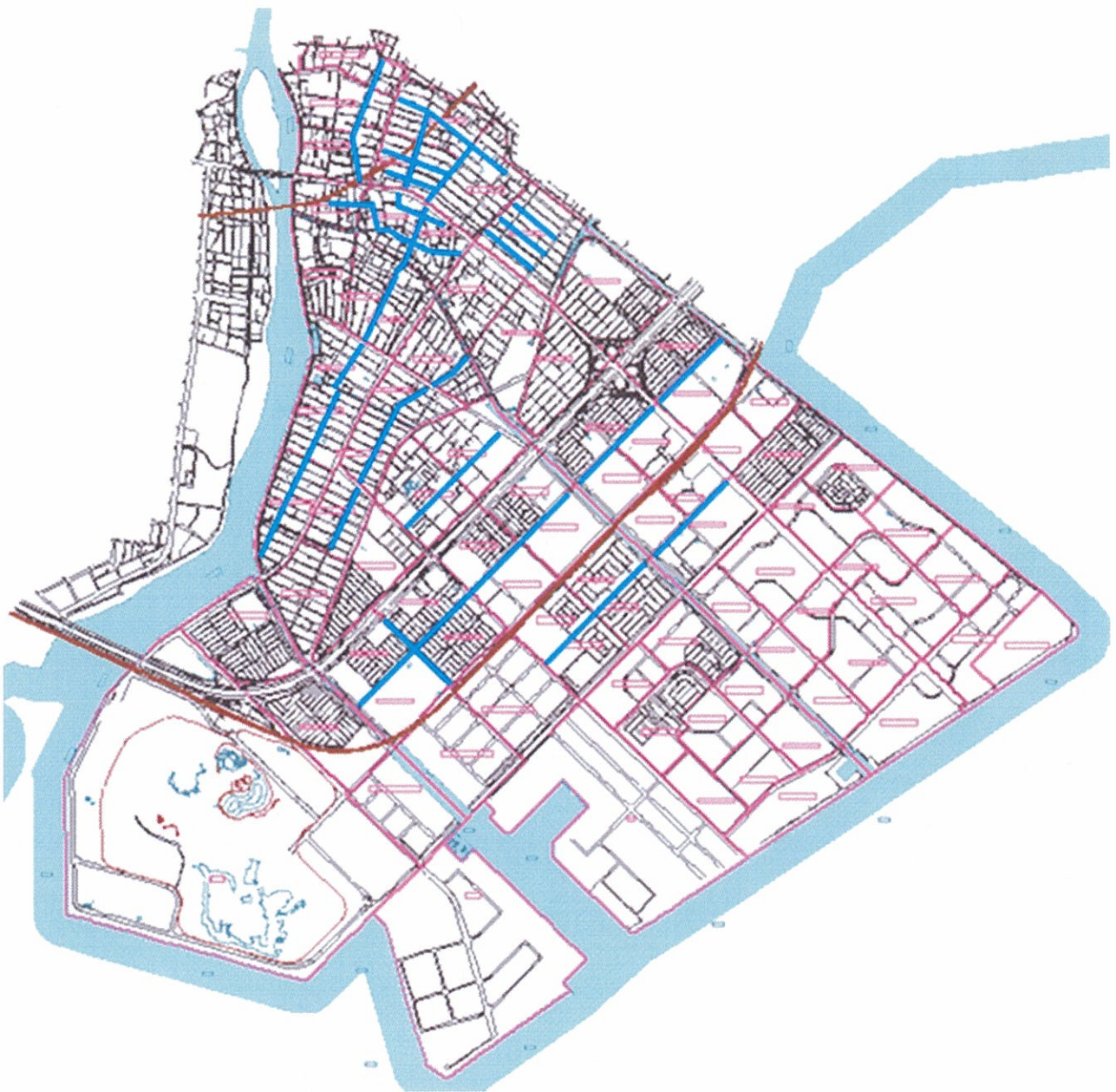
## ②安全確保路線の選定

自転車の関係する事故の大半は、裏道及び幹線と裏道が交差するような生活道路を中心に発生しています。

そのような道路は通学路として指定されている箇所もあることから、市・学校・警察など関係者による通学路合同点検や自転車安全利用啓発パトロール等の結果を踏まえ、安全確保路線は学校周辺から選定します。

なお、安全確保路線は、通学路検討会での検討を踏まえ、適宜見直しを図っていきます。

図 2：安全確保路線図





## 4. 自転車通行空間の整備の基本的な考え方

### ①自転車ネットワーク路線

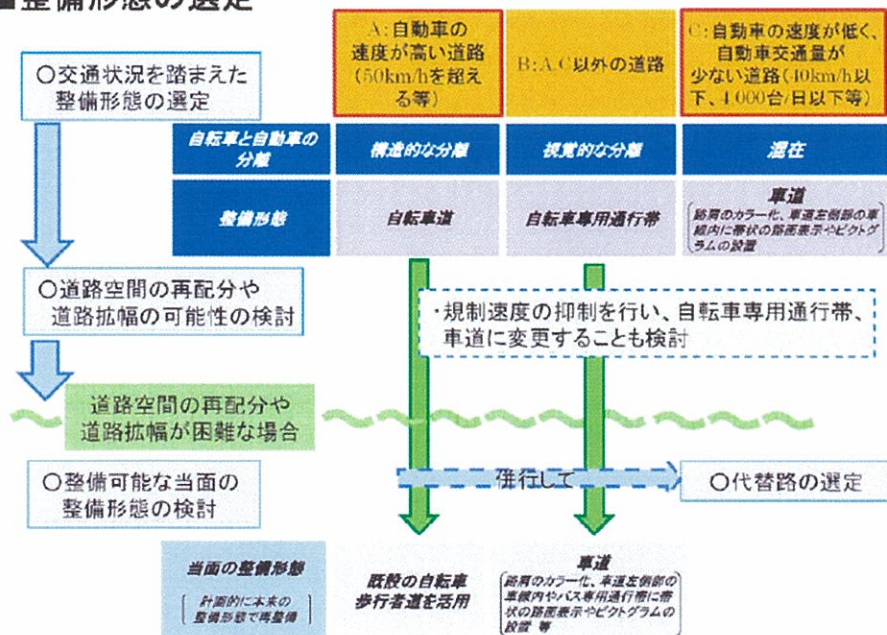
「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」を参考にし、歩行者・自転車の安全性、快適性の向上の観点から、交通状況を踏まえた整備形態の選定、道路空間の再配分や道路拡幅の可能性の検討、整備可能な当面の整備形態の検討を行います。

なお、警察庁が発表した「良好な自転車交通秩序の実現のための総合対策の推進について」において、復員3m未満の歩道における自転車通行可歩道の規制を、歩行者の通行量が極めて少ない場合や自転車の車道通行が危険な場合を除いて見直すとしていることから、整備内容によっては既存の道路幅員の中だけではなく、道路空間の再配分や道路拡幅の可能性の検討も視野に入れる必要があります。

そこで、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」で示される整備形態の選定の考え方（下図参照）を参考にし、歩行者・自転車の安全性、快適性の向上の観点から、交通状況を踏まえた整備形態を選定します。

※「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」での速度規制及び交通量別による整備形態の選定

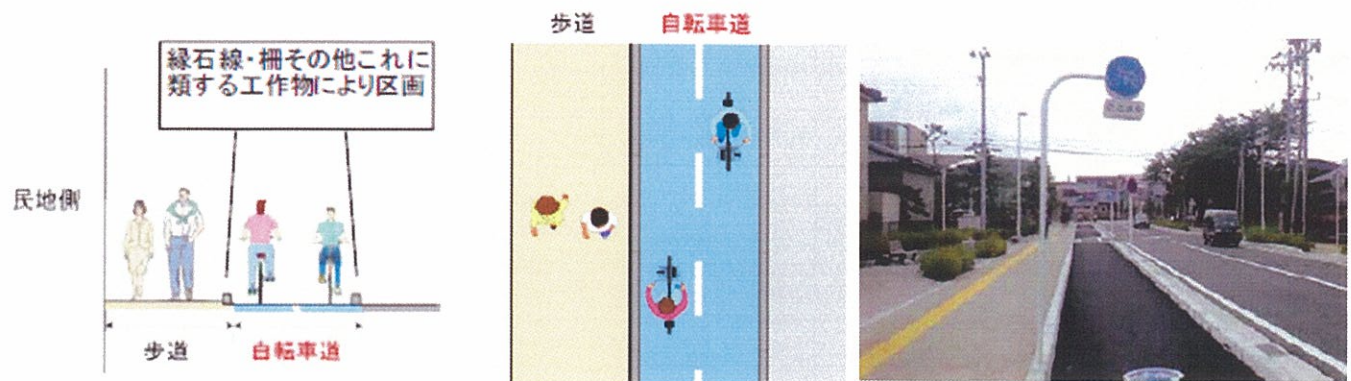
### ■整備形態の選定



○自転車ネットワーク路線での標準的な整備形態  
 (「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」より)

・自転車道

縁石線等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



・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





## ○水際線の緑地の整備形態

水際線は、陸と接する水域から海岸保全施設・堤防、さらには海岸保全施設や堤防沿いの後背地の一部を含めた範囲としていることから、そこでの緑地は道路における自転車通行空間の標準的な整備形態とは別に、地区ごとの地理的特性に基づいた整備をします。

## ※各ゾーンの整備形態（参考資料「浦安市水際線の整備・活用に向けて」）

### ・境川下流ゾーン

緑道の整備は完了しており、ジョギングやサイクリングが楽しめるよう幅員は4m以上確保され歩行者と自転車の通行区分を明示しています。

### ・三番瀬海岸ゾーン

平成26年度内を目標に緑道を整備し、ジョギングやサイクリングが楽しめるよう、歩行者と自転車の通行区分を明示する予定です。

### ・高洲、明海、日の出海岸ゾーン

緑道の整備はほぼ完了しており、幅員は4m以上確保され、明海・日の出ゾーンでは歩行者と自転車の通行区分が明示されています。

### ・舞浜海岸ゾーン

緑道の整備は一部完了しており、ジョギングやサイクリングが楽しめるよう幅員は4m以上確保されています。完成までには中長期的な整備となります。

### ・旧江戸川ゾーン

緑道の整備は完了しており、幅員は3m以上確保されています。

## ○水際線での整備形態



## ②安全確保路線

自転車の車道左側通行の徹底や自転車通行可ではない歩道など、道路交通法による正しい通行箇所を視覚化することで、自転車の交通事故防止を図ります。

### ○安全確保路線での標準的な整備形態

#### ・混在

路肩のカラー塗装や自転車マークの設置、または矢羽矢印の表示等の整備に取り組みます。

図：ピクトグラム標示（他市の整備例）



図：路肩カラー塗装



## 5. 今後の展開

自転車は、近年の環境保護や健康志向の高まりなどとともに、今後さらなる利用者の増大が見込まれることから、快適な通行環境の創出や自転車関係の事故対策などが求められます。

そのため、市内道路のなかで、自転車ネットワーク路線と安全確保路線を選定し、歩行者・自転車利用者・自動車のそれぞれの安全、安心や快適さの確保に向け、自転車通行空間の効果的な整備を目指します。

自転車ネットワーク路線では、自転車の安全かつ快適な通行環境を目指し、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」を参考に、道路空間の再配分・道路拡幅の可能性を含めた中・長期的な整備を検討していきます。なお、当面は既存の自転車通行可歩道を活用しつつ、自転車マークの路面シールの設置（図1参照）や歩道幅員が広い箇所については、歩道上に自転車通行区分の視覚化（図2参照）を図っていきます。

国道や県道については、管理者である国、県と協議しながら、効果的な整備を促進していきます。また、広域的な問題の解決が必要になった際は、国、県、周辺自治体と連携し、相互協力に努めます。

安全確保路線では、早急な安全確保が求められるため、短・中期的な整備として路面シールやピクトグラム標示の設置や路肩のカラー化などを図ります。（図3・4参照）

なお、「浦安市通学路交通安全プログラム」による通学路の安全確保と調整を図りつつ、対策が必要な箇所から早急に取り組みます。



○自転車ネットワーク路線

図1：既存自転車通行可歩道の活用



図2：広幅員な歩道上での当面の整備形態



○安全確保路線

図3：ピクトグラム標示（他市の整備例）



図4：路肩カラー塗装



## 6. 整備計画表（自転車ネットワーク路線）

路線名	区 間	延 長(km)	計画区分	歩道	整備形態及び整備時期			道路管理者
					短期	中期	長期	
国道375号線 (湾岸道路)	—	—	—	自転車通行可	—	—	—	国土交通省
主要地方道 市川浦安線	—	—	—	自転車通行不可	—	—	—	千葉県
県道浦安停車場線 (やなぎ通り)	—	—	—	自転車通行可	—	—	—	〃
県道西浦安停車場 線(若潮通り)	—	—	—	〃	—	—	—	〃
市道幹線1号 (宮前通り)	猫実5-18から堀江4-36	0.9	長期	〃	歩道内 路面シール 等	—	自転車レーン	浦安市
市道幹線2号 (大三角線)	猫実1-21から堀江1-30	0.5	〃	〃	〃	—	〃	〃
	堀江1-30から富士見3-23	1.7	短期	〃	自転車 通行帯	—	—	〃
	富士見3-24から舞浜(幹線7号西端)	1.1	長期	〃	歩道内 路面シール 等	—	自転車レーン	〃
市道幹線3号 (さくら通り)	堀江5-25から堀江2-30	0.5	〃	〃	〃	—	〃	〃
	堀江1-35から堀江1-3	0.5	〃	〃	自転車 通行帯	—	〃	〃
	東野1-2から東野1-1	0.4	〃	〃	歩道内 路面シール 等	—	〃	〃
	富岡1から富岡2-1	0.7	〃	〃	〃	—	〃	〃
市道幹線4号 (市役所通り)	海楽1-29から猫実1-1	0.6	〃	〃	〃	—	〃	〃
	東野1-2	0.2	〃	自転車通行不可	—	—	〃	〃
	東野1-3から東野3-41	1.8	〃	自転車通行可	歩道内 路面シール 等	—	〃	〃
市道幹線5号 (中央公園通り)	富士見1-15から今川3-12	1.6	〃	〃	〃	—	〃	〃
	今川3-12から13	0.3	〃	自転車通行不可	—	—	〃	〃
市道幹線6号	舞浜2-47から舞浜3-39	1.4	〃	自転車通行可	歩道内 路面シール 等	—	〃	〃
市道幹線7号	舞浜(株オリエンタルランド従業員第三駐 車場)から舞浜(舞浜駅南口ロータリー)	0.7	〃	〃	〃	—	〃	〃
市道幹線9号 (シンボルロード)	美浜交差点から入船交差点	0.3	短期	〃	自転車 通行帯	—	—	〃
	入船交差点から明海5-7	1.5	〃	〃	〃	—	—	〃
	明海7-1から総合公園	0.3	〃	〃	歩道内 路面シール 等	—	—	〃
市道幹線10号	高洲2-7から高洲5-1	0.8	〃	〃	自転車 通行帯	—	—	〃
市道幹線11号	高洲1-10から日の出3-4	1.2	長期	〃	歩道内 路面シール 等	—	自転車レーン	浦安市

※  整備済み

※  一部整備済み



路線名	区 間	延 長	計画区分	歩道	整備形態及び整備時期			道路管理者
					短期	中期	長期	
市道幹線11号	日の出6-1から日の出6-4	0.4	長期	自転車通行不可	混在	—	自転車レーン	浦安市
市道幹線12号	明海5-8から日の出5-6(明海6-2から約100mを市に移管)	0.5	〃	自転車通行可	歩道内 路面シール 等	—	自転車レーン	〃
	日の出5-7	0.3	〃	自転車通行不可	混在	—	自転車レーン	〃
市道⑩-2号線	明海3-1から明海3-2	0.4	〃	自転車通行可	歩道内 路面シール 等	—	自転車レーン	〃
	明海6-1から明海6-2	0.4	〃	自転車通行不可	—	—	自転車レーン	〃
市道幹線12号	明海6-2から高洲8-2	0.8	短期	自転車通行可予定	自転車通行帯	—	—	〃
	高洲2-7から高洲9-4	1.2	長期	自転車通行不可	—	—	自転車レーン	〃
市道幹線10号	高洲5-3から高洲7-2	0.7	短期	自転車通行可予定	自転車通行帯	—	—	〃
企業庁管理道路(都計道3・1・7号線)※第二湾岸道路	今川3-13から入船4-37	2.2	—	自転車通行不可	—	—	—	千葉県
オリエンタル管理道路	舞浜地区	1.6	—	自転車通行可	—	—	—	株式会社 オリエンタル ランド
護岸等	当代島2-22から富士見3-27(堀江橋)(旧江戸川護岸)	3.2	—	—	—	—	自転車・歩行者道	千葉県
護岸等	舞浜2(堀江橋)からヒルトン東京ベイ南側護岸	2.4	—	—	—	—	〃	〃
護岸等	ヒルトン東京ベイ南側護岸から東京ディズニーシー南側護岸	0.9	短期	自転車通行可	緑道(自転車・歩行者道)	—	—	浦安市
護岸等	東京ディズニーシー南側護岸から東京ディズニーシー南東側護岸	1.3	—	—	—	—	緑道(自転車・歩行者道)	千葉県
護岸等	高洲境川沿い緑道	1.2	短期	—	緑道(自転車・歩行者道)	—	—	浦安市
護岸等	明海境川沿い緑道	1.3	〃	—	緑道(自転車・歩行者道)	—	—	〃
護岸等	高洲海岸沿い緑道	0.9	〃	—	緑道(自転車・歩行者道)	—	—	〃
護岸等	明海海岸沿い緑道	0.7	〃	—	緑道(自転車・歩行者道)	—	—	〃
護岸等	日の出海岸沿い緑道	0.8	〃	—	緑道(自転車・歩行者道)	—	—	〃
護岸等	日の出8-1から海楽2-1(猫実川護岸)	3.7	—	—	—	—	緑道(自転車・歩行者道)	千葉県
	計	41.9						

※  整備済み

※  一部整備済み

整備計画表（安全確保路線）

路線名	区間	延長(km)	計画区分	歩道	整備形態	道路管理者
市道①-15	当代島3-6から当代島1-17	0.9	短、中期	自転車通行不可	混在	浦安市
市道①-53	北栄2-29から北栄1-1	0.6	短、中期	〃	〃	〃
市道①-66	北栄2-16から北栄3-20	0.8	短期	〃	〃	〃
市道①-71	北栄4-26から北栄4-13	0.3	短期	〃	〃	〃
市道①-73	北栄1-12から北栄1-4	0.4	短期	〃	〃	〃
	北栄4-24から北栄4-17	0.4	短期	〃	〃	〃
市道①-74	北栄1-15から北栄1-2	0.3	短期	〃	〃	〃
	北栄4-22から北栄4-19	0.4	短期	〃	〃	〃
市道②-2	猫実5-4から猫実4-19	0.3	短、中期	〃	〃	〃
市道②-33	猫実4-18から猫実3-16	0.7	短、中期	〃	〃	〃
市道②-38	猫実4-7から猫実3-28	0.4	短、中期	〃	〃	〃
市道②-46	猫実4-6から猫実4-2	0.3	短、中期	〃	〃	〃
市道②-66	猫実4-1から堀江3-27	0.6	短、中期	〃	〃	〃
市道②-123	堀江1-12から堀江1-11	0.3	短、中期	〃	〃	〃
市道③-4	堀江5-22から富士見3-25	1.4	短、中期	〃	〃	〃
市道③-8	堀江6-3から富士見5-15	1.2	短、中期	〃	〃	〃
市道④-51	美浜5-12から美浜5-3	0.5	短期	〃	〃	〃
市道⑤-40	美浜1-7から美浜2-7	0.7	短期	〃	〃	〃
市道⑤-42	入船1-4から入船2-26	0.6	短期	〃	〃	〃
市道⑥-9	東野1-7から東野2-26	0.8	短、中期	〃	〃	〃
市道⑥-51	富岡1-1から富岡4-25	0.8	短、中期	〃	〃	〃
市道⑥-75	今川1-2から今川4-11	0.8	短、中期	〃	〃	〃
市道⑦-43	弁天4-21から弁天3-1	0.6	短、中期	〃	〃	〃
市道⑦-60	弁天1-1から弁天4-13	0.9	短、中期	〃	〃	〃
	計	15				

※  整備済み ※  一部整備済み