

狛江市自転車ネットワーク計画



平成 30 年 8 月
狛江市

目次

1. はじめに	1
2. 狛江市自転車ネットワーク計画の位置付け	2
3. 狛江市における自転車利用の現状等について	3
(1) 狛江市の現状	3
(2) 交通手段の利用構成と状況	5
(3) 自転車利用の現状	7
(4) 自転車事故の現状	12
(5) 自転車利用のルール等	16
4. 狛江市自転車ネットワーク計画の目的	18
5. 狛江市自転車ネットワーク計画の目標と方針	19
(1) 目標	19
(2) 方針	19
(3) 方針を踏まえた検討課題及び方向性	19
6. 整備形態の選定	20
(1) 単路	20
(2) 交差点	21
(3) 自転車と歩行者の安全性を高める整備イメージ	22
7. 候補路線の選定	23
(1) 自転車ネットワーク計画路線の選定要素	24
(2) 自転車ネットワーク計画図	31
8. 狛江市自転車ネットワーク計画路線の今後の整備実施方針	33
9. 自転車のピクトグラム	34

《資料編》

1. 平成 28 年狛江市における自転車関連事故傾向	36
(1 当、2 当別)	
2. 自転車道、自転車専用通行帯、車道混在の整備イメージ詳細	37
(1) 自転車道	37
(2) 自転車専用通行帯	38
(3) 車道混在	39
3. 交通量調査の結果	40
(1) 概要	40
(2) 自動車交通量調査結果概要	42
(3) 歩行者・自転車通行量調査結果概要	44
4. 狛江市自転車ネットワーク計画策定委員会委員名簿	47
5. 狛江市自転車ネットワーク計画策定委員会の 設置及び運営に関する規則	48
6. 狛江市自転車ネットワーク計画策定委員会の審議経過	50

1. はじめに

自転車は、通勤・通学・買い物・レジャーなど移動手段として多くの人々に利用され、東日本大震災を契機とした燃料不足や交通渋滞から、災害時の交通手段としても活躍しました。なお、近年は健康ブームや手軽で環境にもやさしい身近な乗り物として幼児からお年寄りまで幅広い年齢層で活用されています。

一方、交通ルールやマナーを守らない自転車利用者の存在が大きな社会問題となっています。交通事故全体の件数は、年々減少傾向にあるものの自転車の関与する交通事故の割合は微減又は横ばい傾向です。自転車対歩行者の交通事故件数は全国的に増加傾向にあります。

こうしたなか、国土交通省・警察庁によって自転車走行空間に関する整備や自転車ネットワーク計画の作成方法等を示した「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」（平成 24 年 11 月策定、平成 28 年 7 月改定）が策定され、自転車ネットワークの構築を推進しています。また、平成 28 年 12 月には自転車の利活用を推進するため自転車活用推進法が制定されました。

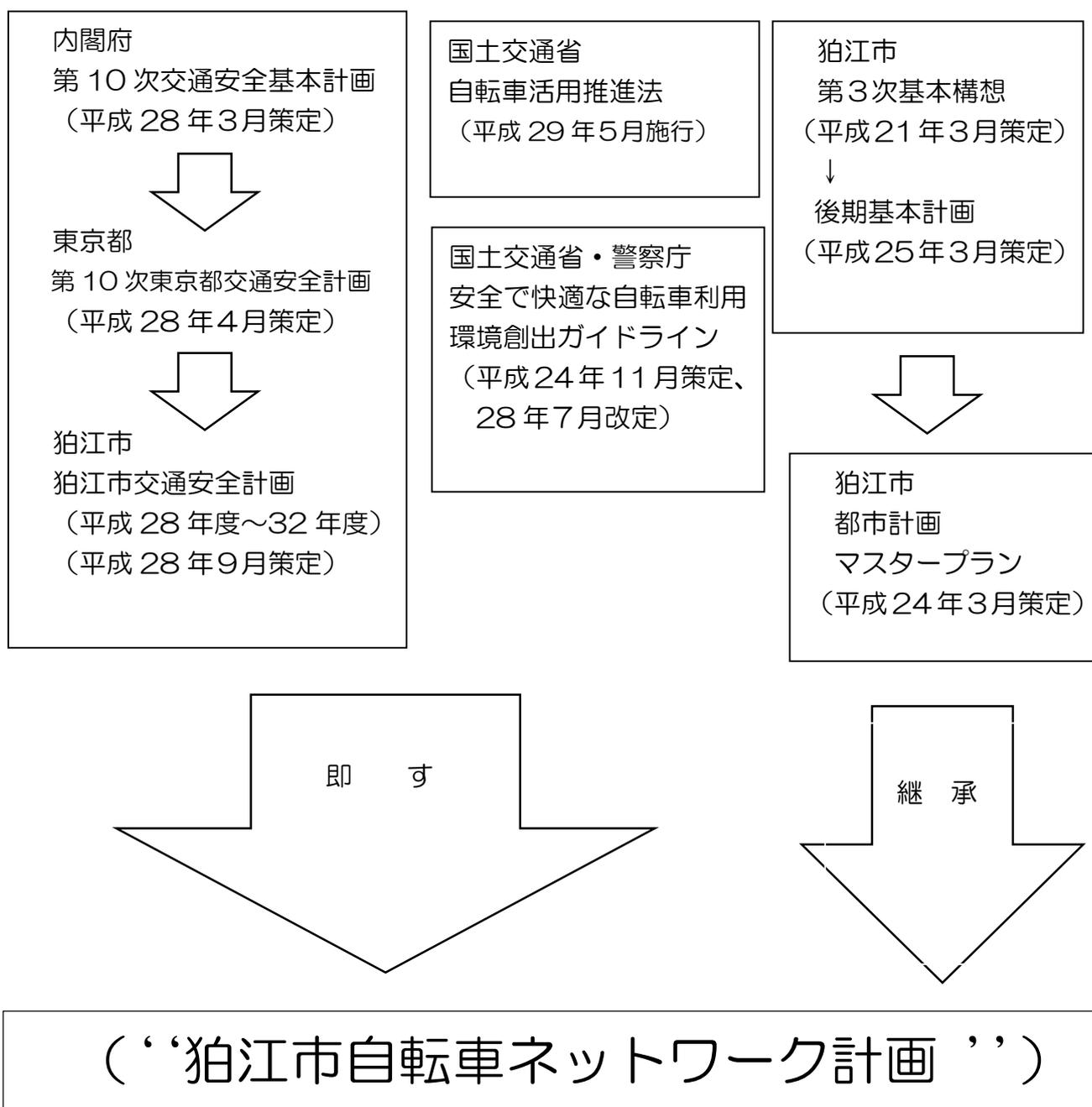
東京都においても、ラグビーワールドカップ 2019、東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会の開催に向けて、自転車がより安全に回遊できるよう開催会場中心に自転車推奨ルートの整備エリアを設定し、自転車のネットワーク化を推進しています。

狛江市においても、自転車が関与する交通事故の減少、自転車利用者のマナー向上、自転車走行の連続性、快適性や多摩川に代表される狛江らしさを感じることや市内で新たな発見をする観光的要素も加味しながら、計画的に自転車のネットワークを構築していくため「狛江市自転車ネットワーク計画」を策定するものです。

2. 狛江市自転車ネットワーク計画の位置付け

狛江市自転車ネットワーク計画は、内閣府や、東京都が定めた「交通安全計画（第10次）」や、国土交通省と警察庁が定めた「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」や、「自転車活用推進法」に即して定めるものとします。

また、市の上位計画である、「狛江市第3次基本構想」、「狛江市後期基本計画」、「都市計画マスタープラン」に示す市の理念を継承しながら自転車施策に関する将来像や方向性を定めるものとします。



3. 狛江市における自転車利用の現状等について

(1) 狛江市の現状

ア. 地形

狛江市は、副都心新宿から電車（小田急線）で南西へ 20 分の位置にあり、東は世田谷区、西及び北は調布市、南は多摩川をはさんで神奈川県川崎市に接しています。

多摩川中流左岸に位置し、面積は 6.39km²であり、全国の市の中で2番目に小さく、市域は市役所を中心とした半径約 2km の円内に収まります。標高は 20~30m の間で、市域の北端には国分寺崖線及び野川、南端には多摩川があり、北から南方向に緩やかに傾斜していますが、概ね平地といえます。



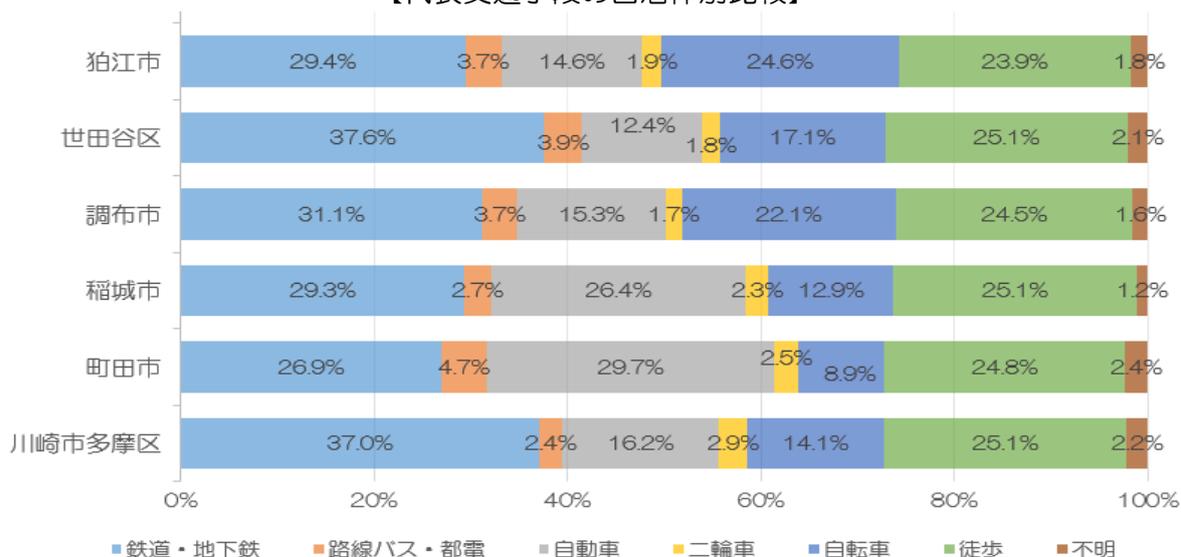
イ. 公共施設等
 主な施設は以下のとおりです。



(2) 交通手段の利用構成と状況

概ね 10 年間隔で実施されている東京都市圏パーソントリップ調査（以下、「PT 調査」といいます。）結果から交通手段の利用構成と状況を以下に示します。狛江市の代表交通手段の構成比によると、周辺自治体に比べ自転車利用が高いことがわかります。また、徒歩より割合が高いことも特徴として挙げられます。

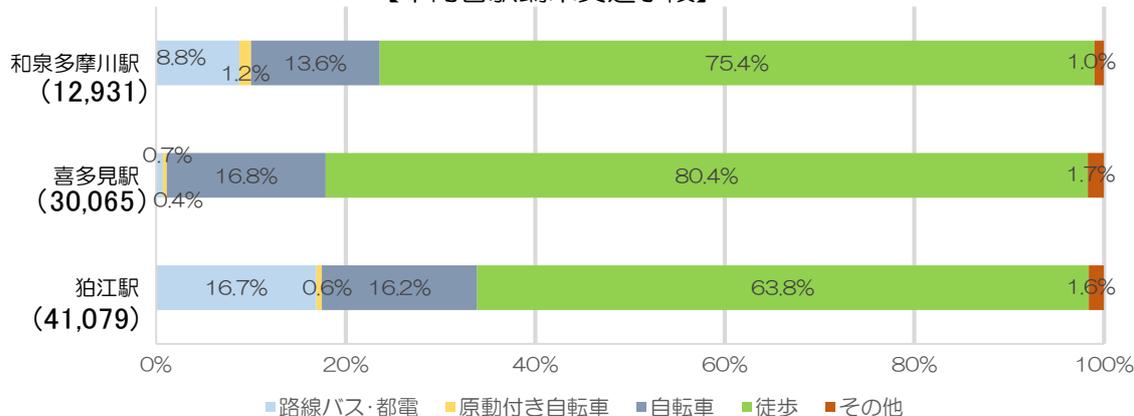
【代表交通手段の自治体別比較】



資料：東京都市圏パーソントリップ調査(平成 20 年)

小田急線の市内各駅の端末交通手段（出発地・目的地と代表交通機関をつなぐ交通機関のこと）では、南北に駅前広場をもつ狛江駅が最も多くなっています。次いで、喜多見駅、和泉多摩川駅の順となっています。いずれも、駅までの交通手段では徒歩が最も多くなっていますが、狛江駅や和泉多摩川駅ではバスの利用もあります。また狛江駅や喜多見駅では、自転車利用も多くなっています。

【市内各駅端末交通手段】

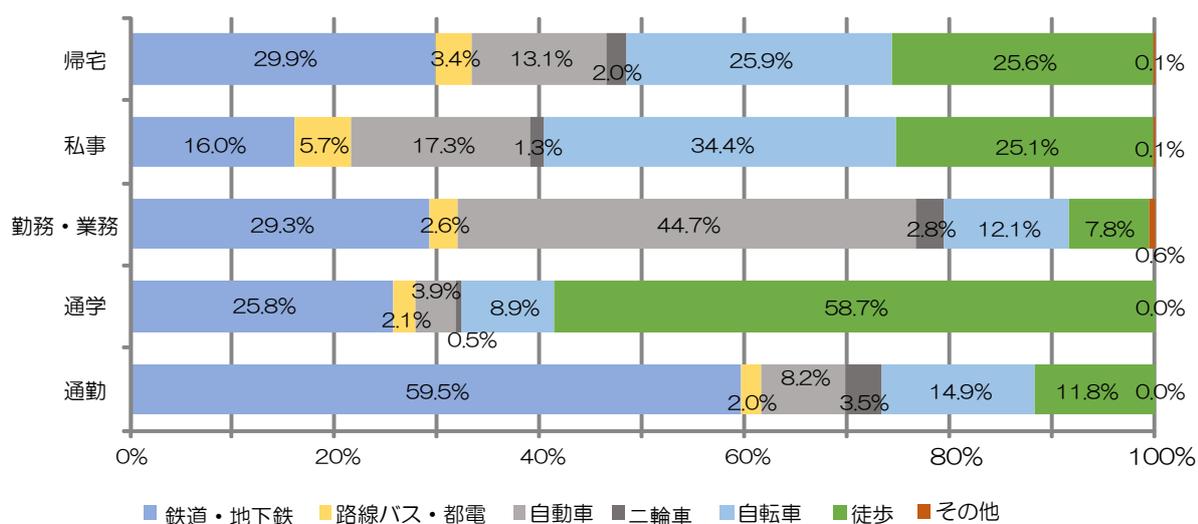


※カッコ内は調査したトリップ数。単位はT.E./日。

資料：東京都市圏パーソントリップ調査(平成 20 年)

・平成 20 年 P T 調査結果から狛江市の目的別代表交通手段構成比は、自転車利用が最も多い交通目的は私事であり 34.4%となっています。次いで、帰宅の 25.9%、通勤 14.9%と続きます。通勤では鉄道利用が最も高く 59.5%、バス利用は、私事が最も多く 5.7%となっています。自動車利用は勤務・業務が最も多く 44.7%となっています。

【目的別代表交通手段構成比】



資料：東京都市圏パーソントリップ調査(平成 20 年)

* 帰宅：食事・社交・娯楽等の目的を指します

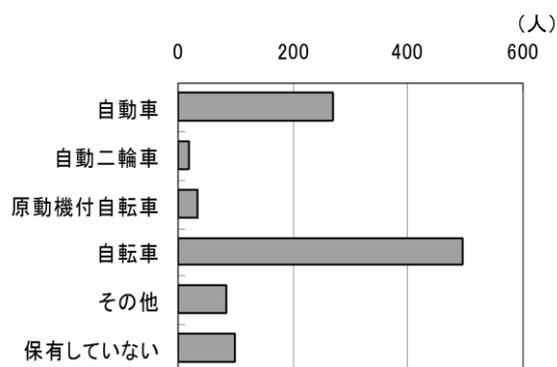
(3) 自転車利用の現状

ア. 日常的な自転車利用の現状

・「狛江市交通実態調査報告書（平成 26 年 3 月）」の結果では、自転車は日常の移動手段として、63.8%で利用されています。利用頻度については、「よく利用する」「たまに利用する」で57.7%となっています。

日常の移動手段【複数回答】

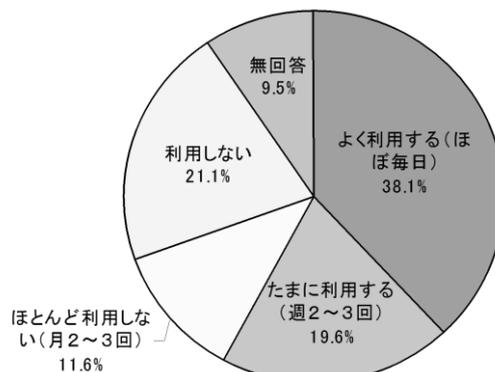
区 分	回答者数	割 合
自動車	270	34.8%
自動二輪車	19	2.4%
原動機付自転車	33	4.3%
自転車	495	63.8%
その他	83	10.7%
保有していない	100	12.9%
母 数	776	—



資料：狛江市交通実態調査報告書（平成 26 年 3 月）

日常生活における「自転車」の利用頻度

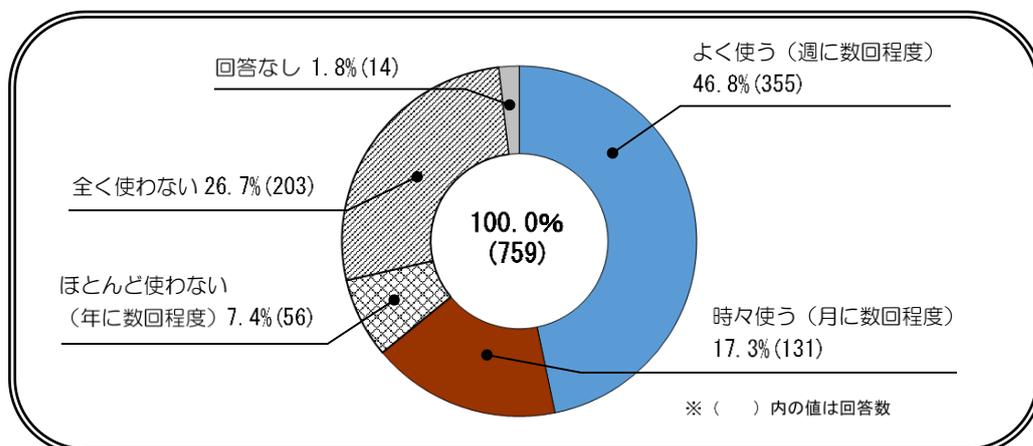
区 分	回答者数	割 合
よく利用する（ほぼ毎日）	296	38.1%
たまに利用する（週 2～3 回）	152	19.6%
ほとんど利用しない	90	11.6%
利用しない	164	21.1%
無回答	74	9.5%
合 計	776	—



資料：狛江市交通実態調査報告書（平成 26 年 3 月）

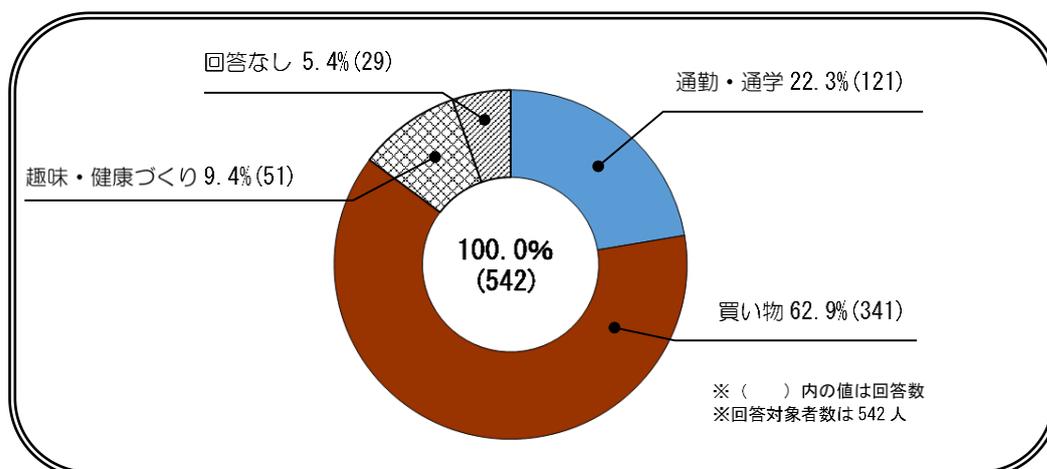
・「狛江市後期基本計画の指標等に係る市民アンケート（平成 29 年 6 月）」の結果では、「よく使う」「時々使う」で 64.1%となっています。

・それぞれの結果から自転車は日常の移動手段として、多くの市民に利用され、利用頻度も高いと考えられます。



資料：狛江市後期基本計画の指標等に係る市民アンケート（平成 29 年 6 月）

・自転車の利用目的は、買い物が 62.9%と半数を超えています。



資料：狛江市後期基本計画の指標等に係る市民アンケート（平成 29 年 6 月）

イ. 交通量調査

・平成 25 年 2 月に実施した交通量調査の結果、平日の 12 時間自転車交通量は下図のようになっています。特に、公園通りや一中通り、狛江通り等の東西幹線を通して、小田急線の狛江駅や喜多見駅を結ぶ区間及びこれら東西幹線を結ぶ 3 本の南北幹線（慈恵東通り、松原通り、世田谷通り）の自転車交通量が多く、双方向それぞれ 2,000 台近くの交通量が見られます。

【図一自転車交通量
（平日 12 時間）】



資料：交通量調査委託報告書

・平日の12時間歩行者自転車交通量は下図のようになっており、自転車交通量とほぼ同じ傾向が伺えます。交通量の多い箇所では、3,000～5,000人・台/12時間であり、自転車と歩行者の通行が錯綜していることが予想されます。また、狛江駅北口～狛江市役所交差点～狛江市民センター前交差点間では、10,000人近くの歩行者自転車交通量が見られ、先の自転車交通量を差し引くと6,000～7,000人の歩行者となり、最も多くの人々が集中している区間になっています。

【図一歩行者自転車交通量
(平日12時間)】

②③交差点及び③交差点の状況	
・②③交差点の市役所側 (a)	
歩行者自転車の総量	
9,191人・台	
(内訳)	
歩行者	5,444人・台 (59.2%)
自転車	3,747人・台 (40.8%)
計	9,191人・台 (100.0%)
・③交差点の市役所側 (b)	
歩行者自転車の総量	
10,121人・台	
(内訳)	
歩行者	5,759人・台 (56.9%)
自転車	4,362人・台 (43.1%)
計	10,121人・台 (100.0%)
・③交差点の狛江駅側 (c)	
歩行者自転車の総量	
8,725人・台	
(内訳)	
歩行者	6,493人・台 (74.4%)
自転車	2,232人・台 (25.6%)
計	8,725人・台 (100.0%)



出典：交通量調査委託報告書

- 世田谷通りを境に北側地域は、自転車通行が容易な広幅員の道路が存在することもあり、隣接自治体（調布市、世田谷区）にまたがる自転車及び歩行者の交通量が多く見られます。

- 世田谷通りを境に南側地域は、全体的に自転車及び歩行者の交通量は北側地域と比較すると少なくなっています。

地域の特色から道路幅員が狭く自転車の通行環境が整っていないことや、他の路線に自転車が流出している可能性を考慮して、改めて南側地域での交通量を調査して実態を把握する必要があります。

（調査結果は資料編 40 ページから 46 ページを参照。）

(4) 自転車事故の現状

ア. 全国、東京都との比較

・狛江市を含め全国及び東京都内の全交通事故件数は減少傾向にあります。しかしながら、自転車が関与する交通事故の減少率は全事故件数の減少率と比較すると小さい傾向です。また狛江市は全国及び東京都内と比較して、自転車の関与する事故率が41.2%と高くなっています。

《全国》

	平成 23 年中	平成 24 年中	平成 25 年中	平成 26 年中	平成 27 年中	平成 28 年中	
全事故件数	692,084	665,157	629,033	573,842	536,899	499,201	
自転車事故 (a) + (b)	147,678	135,311	124,077	112,134	101,219	93,424	
	1 当 [*] 件数 (a)	22,264	20,894	19,617	17,857	15,929	14,496
	2 当 [*] 件数 (b)	125,414	114,417	104,460	94,277	85,290	78,928
自転車相互件数 (c)	3,616	3,260	3,037	2,865	2,519	2,588	
関与事故件数 (a) + (b) - (c)	144,062	132,051	121,040	109,269	98,700	90,836	
関与率	20.8%	19.9%	19.2%	19.0%	18.4%	18.2%	

《東京都》

	平成 23 年中	平成 24 年中	平成 25 年中	平成 26 年中	平成 27 年中	平成 28 年中	
全事故件数	51,477	47,429	42,041	37,184	34,274	32,412	
自転車事故 (a) + (b)	20,480	18,220	15,550	13,515	11,817	11,218	
	1 当 [*] 件数 (a)	3,236	3,117	2,828	2,427	2,260	2,144
	2 当 [*] 件数 (b)	17,244	15,103	12,722	11,088	9,557	9,074
自転車相互件数 (c)	1,271	1,142	966	849	757	801	
関与事故件数 (a) + (b) - (c)	19,209	17,078	14,584	12,666	11,060	10,417	
関与率	37.3%	36.0%	34.7%	34.1%	32.3%	32.1%	

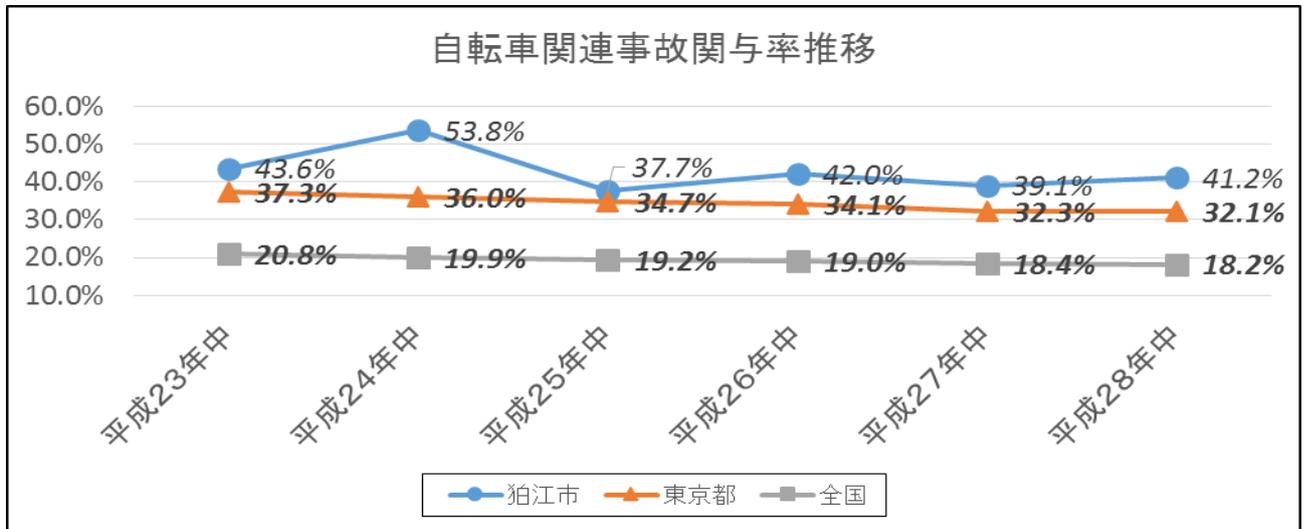
《狛江市》

	平成 23 年中	平成 24 年中	平成 25 年中	平成 26 年中	平成 27 年中	平成 28 年中	
全事故件数	195	169	175	138	128	102	
自転車事故 (a) + (b)	92	99	74	65	59	46	
	1 当 [*] 件数 (a)	16	23	15	13	19	13
	2 当 [*] 件数 (b)	76	76	59	52	40	33
自転車相互件数 (c)	7	8	8	7	9	4	
関与事故件数 (a) + (b) - (c)	85	91	66	58	50	42	
関与率	43.6%	53.8%	37.7%	42.0%	39.1%	41.2%	

資料：警視庁 HP

※1 当…交通事故の第1当事者のこと。交通事故の原因を作った当事者のこと。
2 当…交通事故の第2当事者のこと。第1当事者の次に過失がある者のこと。

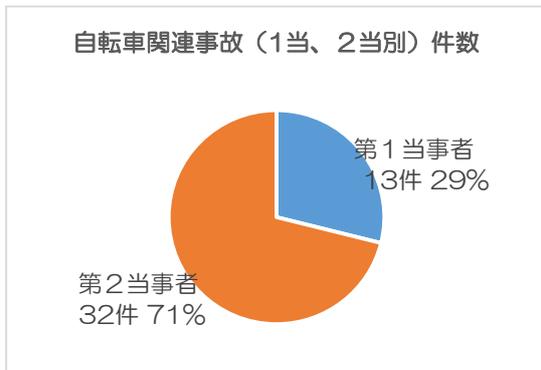
・全国、東京都、狛江市の自転車関連事故の関与率をグラフで比較すると以下のとおりとなります。



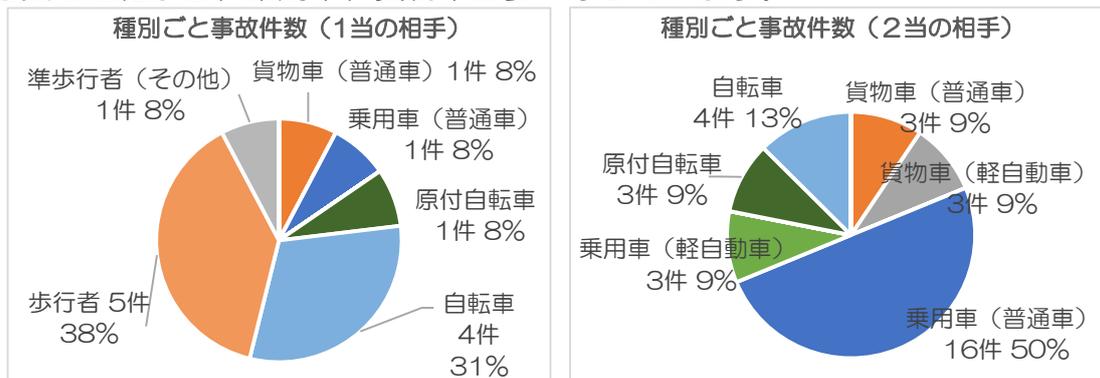
イ. 狛江市における自転車関連事故の傾向

平成28年中に発生した狛江市における交通事故のうち、自転車関連事故の傾向を以下に示します。

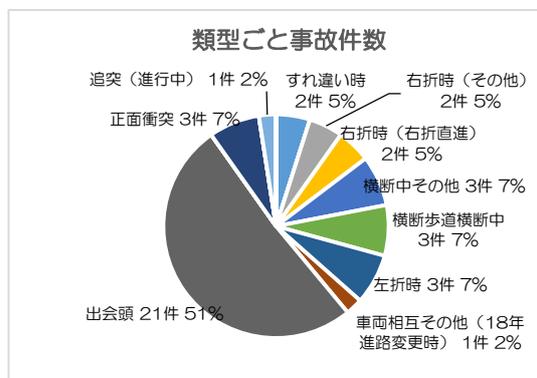
・自転車関連事故の約7割は自転車側が被害者（第2当事者）になっており、約3割は自転車側が加害者（第1当事者）となっています。



・第1当事者が被害を与えた相手は、歩行者、自転車が多く、第2当事者が被害を受けた相手は、乗用車、貨物車が多くなっています。

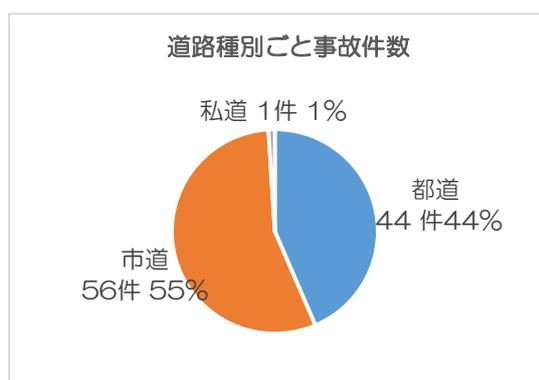
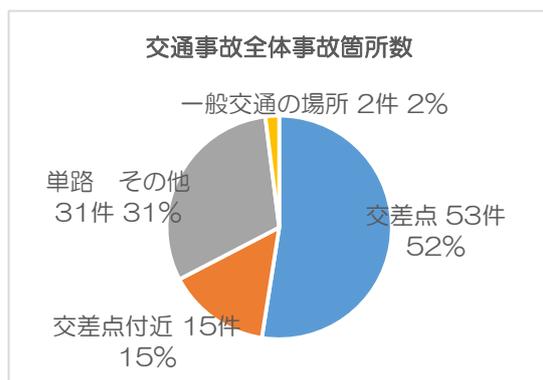


- 自転車関連事故の半数は出会頭となっています。右左折時における事故割合は約2割ですが、進行中の追突事故は少数です。



資料：警視庁データ

- 平成 28 年中に発生した狛江市における交通事故のうち、事故箇所及び道路種別を以下に示します。
- 交通事故の約7割は、交差点及び交差点付近で発生しており、幅員の広い道路だけでなく、交通事故の半数以上は幅員の狭い市道で発生しています。



資料：警視庁データ

- 以上から、交通事故の多くが交差点及び交差点付近で発生していること、自転車事故は出会頭や右左折時が多いことがわかります。
- なお、自転車関連事故では、自転車は歩行者の加害者になる一方で、乗用車・貨物車からは被害者となっています。

警視庁がホームページ上で発表している狛江市における自転車事故の発生密度は、以下のとおりですが、自転車事故密度の濃い箇所は、特に松原通りの調布境付近、小田急線と世田谷通りの挟まれた区域になっています。



資料：警視庁 HP

(5) 自転車利用のルール等

ア. 自転車とは

- 自転車は、道路交通法上は「軽車両」となっています。

◎道路交通法

(定義)

第二条 この法律において、次の各号に掲げる用語の意義は、それぞれ当該各号に定めるところによる。

(中略)

十一 軽車両 自転車、荷車その他人若しくは動物の力により、又は他の車両に牽引され、かつ、レールによらないで運転する車（そり及び牛馬を含む。）であつて、身体障害者用の車いす、歩行補助車等及び小児用の車以外のものをいう。

- 違反をすると罰則が科せられる場合があります。平成 27 年 6 月 1 日からは悪質な自転車運転者に対する講習制度が始まりました。

イ. 自転車の通行方法（自転車安全利用五則）

◎自転車安全利用五則

1. 自転車は、車道が原則、歩道は例外
2. 車道は左側を通行（右側通行禁止）
3. 歩道は歩行者優先で、車道寄りを徐行
4. 安全ルールを守る
 - 飲酒運転・二人乗り・並進の禁止
 - 夜間はライトを点灯
 - 交差点での信号遵守と一時停止、安全確認
5. 子どもはヘルメットを着用

(ア) 自転車は、車道が原則、歩道は例外

- 自転車は軽車両のため、歩道と車道の区別のあるところは車道通行が原則です。

【罰則】（道路交通法第 17 条第 1 項）

3 ヶ月以下の懲役又は 5 万円以下の罰金

- 普通自転車が歩道を通行することができる場合

▷ 歩道に「普通自転車歩道通行可」の標識等があるとき。

▷ 13 歳未満の子どもや 70 歳以上の高齢者、身体の不自由な人が自転車を運転しているとき。

▷ 道路工事や連続した駐車車両などのために車道の左側部分を通行するのが困難な場所を通行する場合や、著しく自動車の通行量が多く、かつ、車道の幅が狭いなどのために、追越しをしようとする自動車などの接触事故の危険性がある場合など、普通自転車の通行の安全を確保するためにやむを得ないと認められるとき。

【罰則】（道路交通法第 63 条の 4 第 1 項）

2 万円以下の罰金又は科料

（イ） 車道は左側を通行（右側通行禁止）

- 自転車が車道を通行するときは、自動車と同じ左側通行です。

【罰則】（道路交通法第 17 条第 4 項）

3 ヶ月以下の懲役又は 5 万円以下の罰金

（ウ） 歩道は歩行者優先で、車道寄りを徐行

- 自転車が歩道を通行する場合は、車道寄りの部分を徐行しなければなりません。また、歩行者の通行を妨げるような場合は一時停止しなければなりません。

【罰則】（道路交通法第 63 条の 4 第 2 項）

2 万円以下の罰金又は科料

（エ） 安全ルールを守る

【罰則】

▷ 飲酒運転（道路交通法第 65 条第 1 項）

5 年以下の懲役又は 100 万円以下の罰金（酒酔いの場合）

▷ 二人乗り（道路交通法第 57 条第 2 項）

2 万円以下の罰金又は科料

▷ 並進（道路交通法第 19 条）

2 万円以下の罰金又は科料

▷ 無灯火（道路交通法第 52 条第 1 項）

5 万円以下の罰金

（オ） 子どもはヘルメットを着用（道路交通法第 63 条の 11）

- 自転車を運転する児童の保護者は、児童にヘルメットを着用させるよう努めなければなりません。

4. 狛江市自転車ネットワーク計画の目的

《目的1》 交通の安全確保を図ること

平成28年に発生した交通事故のうち、東京都内の自転車事故の割合32.1%に対して、狛江市内では41.2%と高い水準にあり、自転車を安全に利用できる環境が強く求められています。また、歩道上の自転車の暴走行為なども問題となっており、自転車に関連する道路交通全体の安全確保が必要となります。

また、自転車は軽車両であり、原則として車道を通行しなければなりません。

このことを前提とし安全性の高い自転車通行空間を整備するとともに、歩道上の自転車通行を減らし歩行者の安全性を高めることを目的とします。

なお、自転車通行空間整備とあわせ、歩行者、自転車、自動車、三者それぞれの安全意識の向上・啓発を図ることも必要です。

《目的2》 快適な自転車利用環境の整備を進めること

狛江市は、面積6.39km²、標高20~30mで、市域が日本で2番目に狭く、ほぼ平らな自転車が利用しやすい地形条件にあります。実態を見ると、約6割の狛江市民が自転車を利用しており、まさに生活に不可欠な交通手段となっています。

市内の小田急線の鉄道駅に加え、周辺自治体の鉄道駅にも多くの狛江市民の利用があり、その端末交通として自転車が多く利用されています。

また、スーパーなどの商業施設や、小中学校、市民総合体育館、あいとぴあセンター、西河原公民館、前原公園、地域センター等の公共施設も、市内各所に点在しています。

さらに、多摩川、寺社仏閣や農園といった狛江らしい風景を有する場所を相互につなぐことは、外出を増やし、健康づくりや観光振興に寄与すると期待されます。

その実現に向けて、市域全体での便利で心地よい自転車ネットワークを形成することにより、自転車利用者の利便性を高めることを目的とします。

5. 狛江市自転車ネットワーク計画の目標と方針

(1) 目標

狛江市内の安全で快適な自転車走行空間の実現

(2) 方針

- ① 歩行者と自転車と自動車が安全に共存できるまちこまえ
(自転車が関与する交通事故の割合を下げます)

- ② 自転車のチョイ乗りで、移動しやすいまちこまえ
(自宅から、駅まで、商業施設まで、公共施設まで日常的に容易に動けるようにします)

- ③ 自転車で外出して^{けんこう}健康になるまちこまえ
(狭い狛江ならではの、自動車に過度に依存せず、自転車に乗って移動することで、健康で幸せな生活を実現します)

- ④ 自転車利用で新たな発見をするまちこまえ
(自転車で移動して、こまえの良いところ、楽しいところ探しをします)

(3) 方針を踏まえた検討課題及び方向性

自転車走行環境の適切な整備のかたちは、分散する公共施設や大型民間施設等へのアクセスを安全性、ネットワーク性に配慮して出来る限り途切れずに走行空間を連続してつなぐことであり、また自転車走行によって狛江らしい情景を感じられる快適性も合わせて求めるものです。しかしながら快適で安全な自転車利用を求めても、市内の生活道路の中には幅員が十分でない路線もあることから、広域的な利用を考慮すると歩道のある幹線道路を中心として、路線を選定することが望ましく、そうしたなかで公共施設等へのアクセスを配慮しなければなりません。

また、歩行者への安全を配慮（特に、駅付近での自転車の押し歩きの推進、他の路線への誘導）しながら、自動車・自転車運転者が安全意識の向上を図り、狛江市交通安全計画の考え方も視野に入れ、安全に通行できる自転車走行空間の確保が必要です。

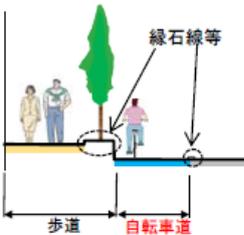
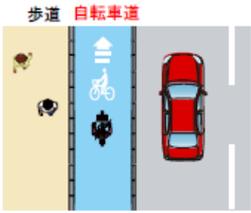
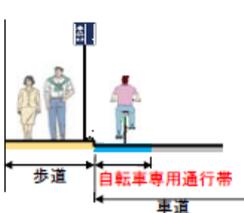
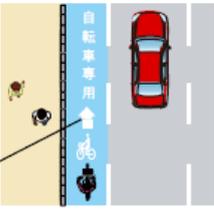
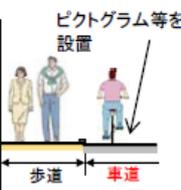
6. 整備形態の選定

(1) 単路

- ① 自転車道
- ② 自転車専用通行帯
- ③ 車道混在
- ④ 生活道路においては自転車と歩行者の安全性を高める形態

現状の道路幅員等を考慮して整備形態は、車道混在を基本としますが、将来に道路形態等に変更があった場合には、道路環境に即した形状とします。(①、②、③の具体的な整備イメージは下記に示し、詳細は資料編 37 ページから 39 ページを参照。)

《整備イメージ》

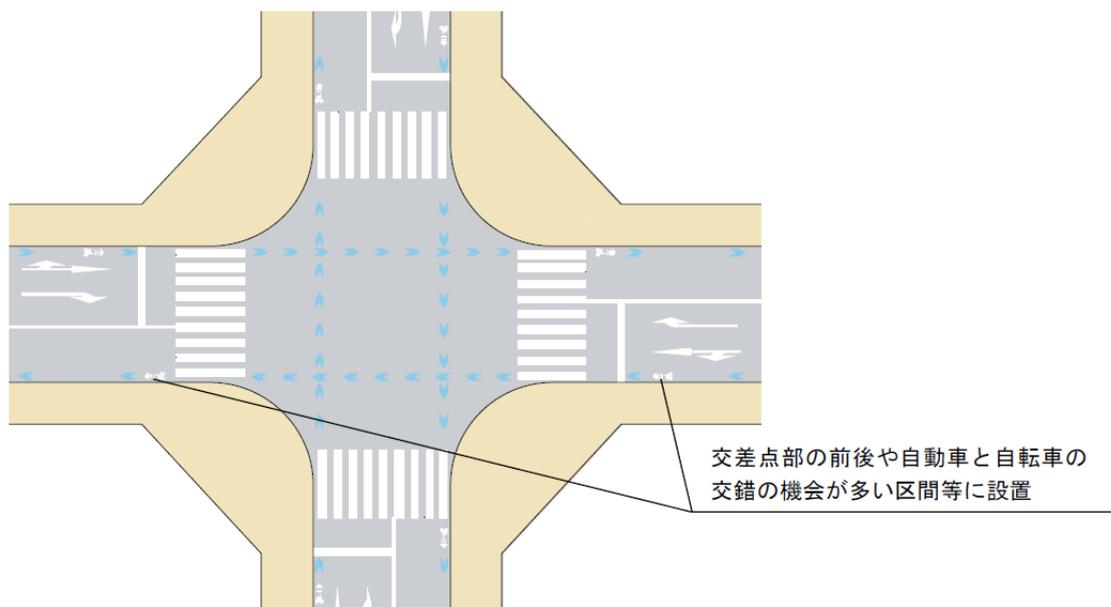
整備形態	【整備イメージ】
自転車道	 
自転車専用通行帯	  
自転車と自動車を混在通行とする道路(車道混在)	<p>(1) 歩道のある道路における対策</p>  <p>[路肩・停車帯内の対策]</p>  <p>[車線内の対策]</p>  <p>(2) 歩道のない道路における対策</p>  <p>[車線内の対策]</p> 

資料：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）

④については、現地の状況等を考慮して、路面標示や各種デバイス等の利用を検討します。

(2) 交差点

《一般的な交差点の整備イメージ》



資料：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）

《交差点の設置例》



特殊な単路部（バス停、パーキングメーター付近等）及び交差点については、国土交通省道路局、警察庁交通局発行の「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）」を参考に、地域や交通状況を十分に踏まえ、具体的な整備方法を検討します。

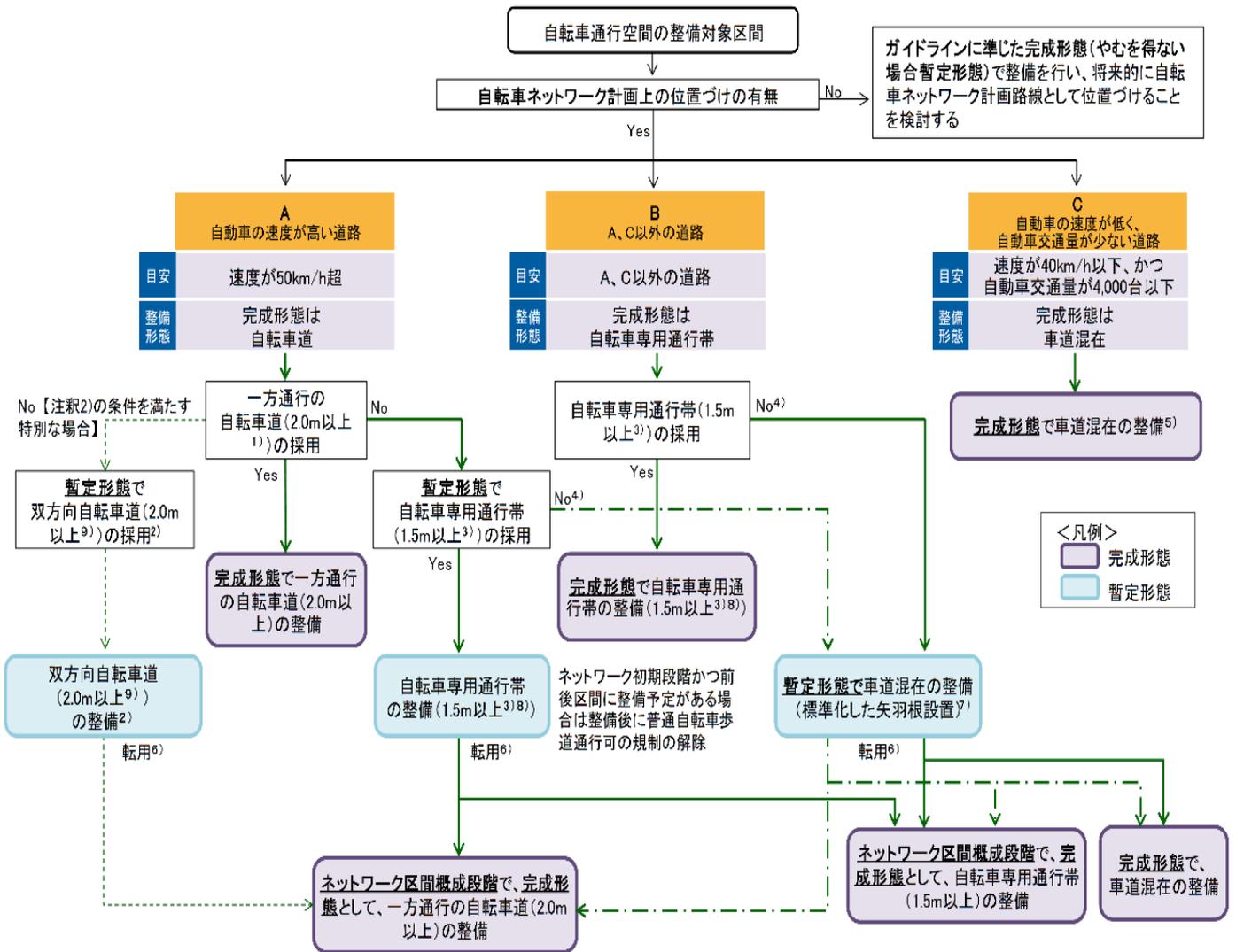
(3) 自転車と歩行者の安全性を高める整備イメージ

6. (1) ④に示す整備イメージとして、先進市等の例を参考に適切な整備形態を検討します。



7. 候補路線の選定

「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）」に示されている路線選定及び手法については下記のとおりですが、狛江市の道路状況や地域特性等を考慮して、当ガイドラインによらない考え方によって路線の選定を行うものとします。



- 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通行の連続性・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(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)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(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)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ものとする。但し、道路空間再配分等を行っても、外側線の外側に1.5m(やむを得ない場合1.0m)以上確保することが当面困難であり、かつ車道を通行する自転車の安全性を速やかに向上させなければならない場合には、この限りではない。
- 5) 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や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ついては、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。

※ 自転車通行の安全性を向上させるため、自転車専用通行帯の設置区間、自転車と自動車とを混在させる区間では、沿道状況に応じて、駐車禁止若しくは駐停車禁止の規制を実施するものとする。

(1) 自転車ネットワーク計画路線の選定要素

ア. 幹線機能がある路線

・都道（世田谷通り、狛江通り、水道道路、六郷さくら通り、本町通り、松原通り）

いずれも、隣接自治体、都道同士、市道を結ぶ路線であることや、既に警視庁がナビマークを設置している路線もあります。

・市道 22 号線（1 中通り）、市道 33 号線（公園通り）

都市計画事業として幅員 16m で整備され、自転車利用も多い状況です。今後、無電柱化事業とも併せ検討できればより効果が高いと考えられます。

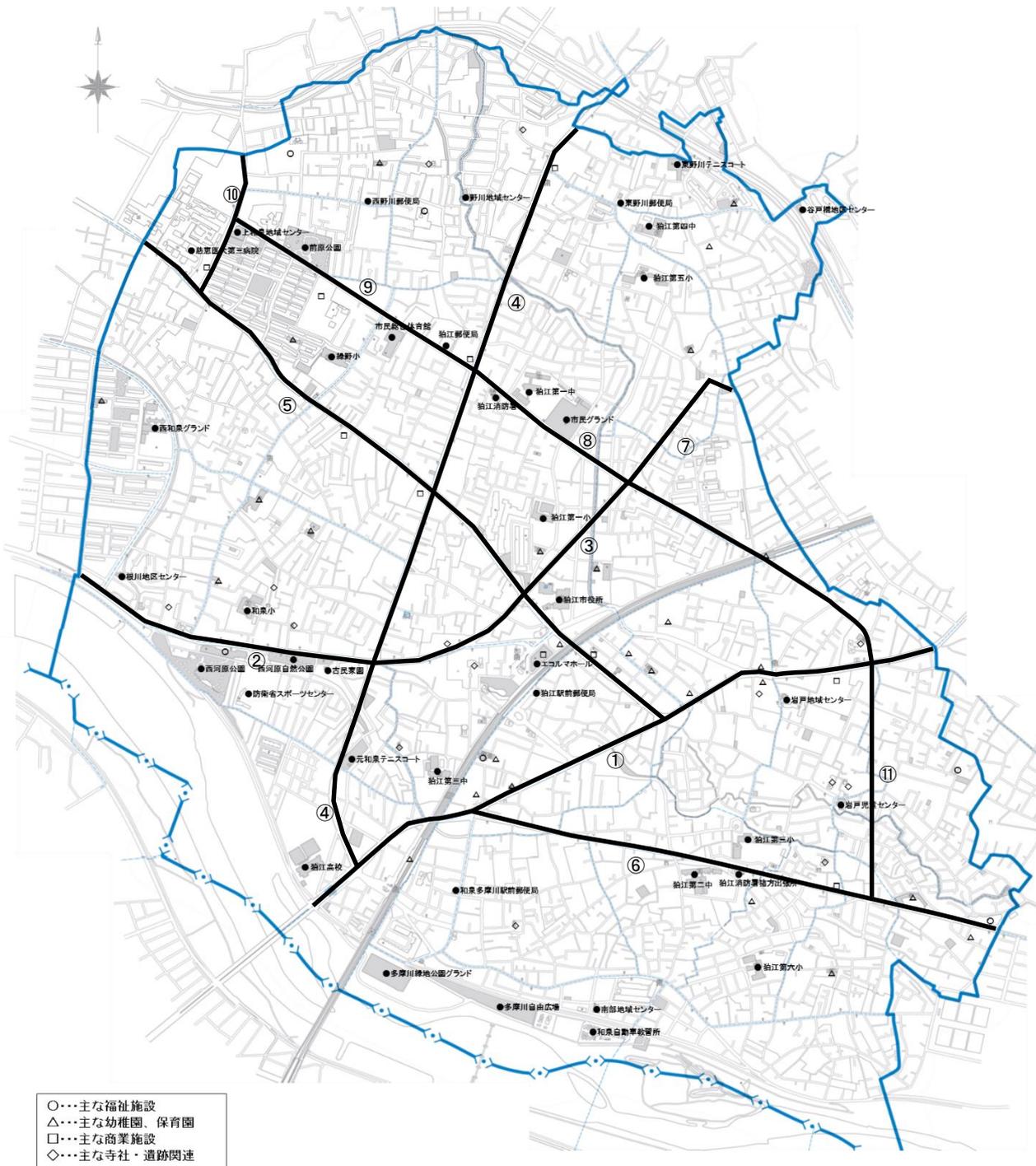
・市道 34 号線（慈恵東通り）

狛江通りと市道 33 号線（公園通り）から市道 22 号線（1 中通り）を通り喜多見駅方面へつながる路線であることから、効果が高いと考えられます。

なお、当該路線は、野川を渡って調布市に通じる道路でもあります。

・調布都市計画道路 3・4・16 号線、3・4・4 号線、3・4・2 号線

電力中央研究所前から世田谷通りを横断して水道道路までの調布都市計画道路 3・4・16 号線、調布境から岩戸北二丁目まで都市計画道路事業が完成している調布都市計画道路 3・4・4 号線の以北及び水道道路（調布都市計画道路 3・4・2 号線）については、東京都・特別区・26 市 2 町策定の「東京都における都市計画道路の整備方針（第四次事業化計画）（平成 28 年 3 月）」のなかで平成 37 年度までの優先整備路線となっています。将来幹線道路としての機能が期待される路線であります。



- …主な福祉施設
- △…主な幼稚園、保育園
- …主な商業施設
- ◇…主な寺社・遺跡関連

路線名	通称名	路線名	通称名
① 都道3号線	世田谷通り	⑦ 調布都市計画道路3・4・4号線	
② 都道114号線	六郷さくら通り	⑧ 市道22号線の一部	一中国り
③ 都道11号線	本町通り	⑨ 市道33号線	公園通り
④ 都道114号線	松原通り	⑩ 市道34号線	慈恵東通り
⑤ 都道11号線	狛江通り	⑪ 調布都市計画道路3・4・16号線	
⑥ 都道3号線及び調布都市計画道路3・4・2号線	水道道路		

イ. 電車の駅などの、自転車の利用が集中する路線

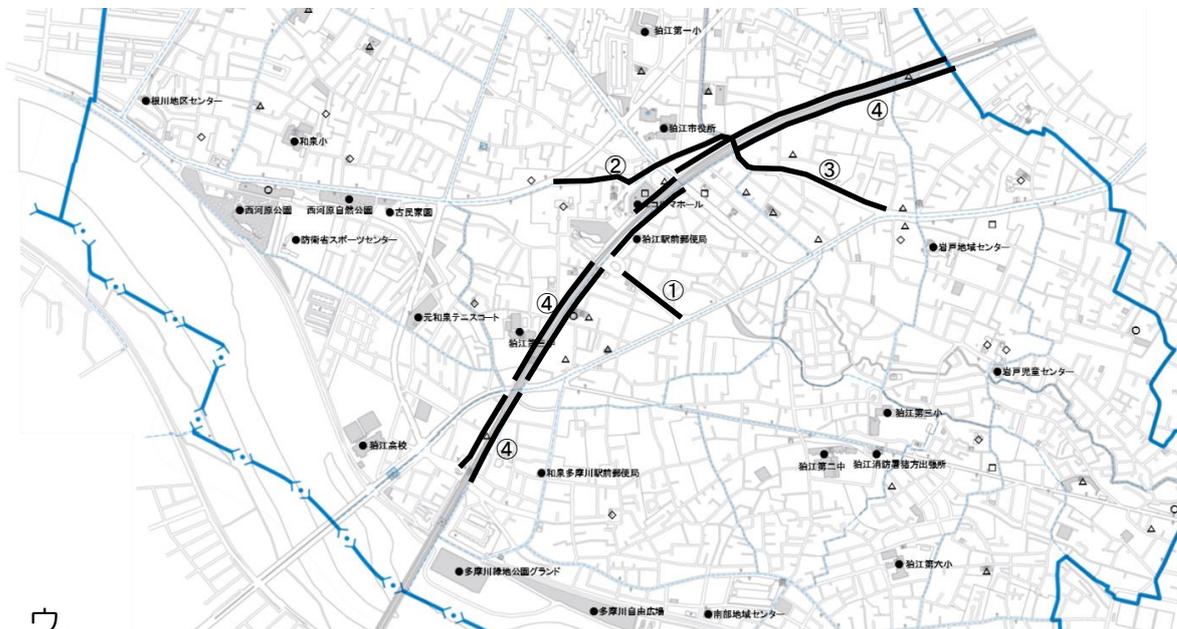
- 市道1号線（南口通り）、市道3号線、市道29号線（いちよう通り）

世田谷通り、狛江通りと狛江駅を繋ぐ路線であることから、駅へ向かう自転車利用者の導線としては、効果が高いと考えられます。

- 小田急線高架側道（ふれあい側道）

小田急線高架橋に沿って、和泉多摩川、狛江、喜多見駅に通じています。

途中で、世田谷通り、狛江通り、いちよう通り、電中研前7差路（市道22号線）といった市内の主要な道路と交差していることから、一時停止等の安全対策も含め一体的に整備することにより、市内をより移動しやすくなることから、効果が高いと考えられます。



ウ.

路線名	通称名	路線名	通称名
① 市道1号線	南口通り	④ 市道858、859、860、861、862、641、631、236、237、238、240、241、242、519、531号線	ふれあい側道
② 市道3号線の一部	六郷さくら通り		
③ 市道29号線	いちよう通り		

公共施設と連絡し、有機的なネットワークを形成する路線

- 市道6号線（上和泉通り）、市道32号線（八幡通り）

市道6号線（上和泉通り）の南端は、多摩川沿いの西河原公民館、あいとびあセンター付近から始まる。狛江通りを越すと、市道32号線（八幡通り）となり、緑野小学校、市民総合体育館といった公共施設を經由し、市北部を流れる野川を渡って調布市に通ずる道路であることから効果が高いと考えられます。なお、市道32号線（八幡通り）については、多くの畑が面していることから、農を感じながら狛江を楽しむことができます。

- ・市道 27 号線（丸山通り）、市道 25 号線（一部）

市道 27 号線（丸山通り）の南端は市民グラウンドがあり、北端は狛江第四中学校に通じています。路線の途中には狛江第五小学校もあり多くの児童、生徒の通学路として利用されている路線です。また、市道 25 号線の一部を利用することで松原通り及び商業施設に通じる道路になることから効果が高いと考えられます。なお、路線バス及びこまバスの運行経路ともなっています。



路線名	通称名	路線名	通称名
① 市道6号線	上和泉通り	③ 市道27号線	丸山通り
② 市道32号線	八幡通り	④ 市道25号線の一部	覚東通り、みつおき通りの一部

工. 狛江らしい情景を感じられる路線

- ・市道 523 号線（和泉多摩川通り）、市道 35 号線、市道 21 号線（猪駒通り）、市道 497 号線

狛江市の最大の財産である‘多摩川’を世田谷通りや狛江駅、和泉多摩川駅から結ぶ路線であることや、市道 497 号線は東端が世田谷区に接しています。

多摩川を行き交う電車を眺めたり、多摩川越しの対岸の景色や川を流れる風

を感じたり等、自然を感じられる視点からも、粕江を楽しむことが出来ることから、効果が高いと考えられます。

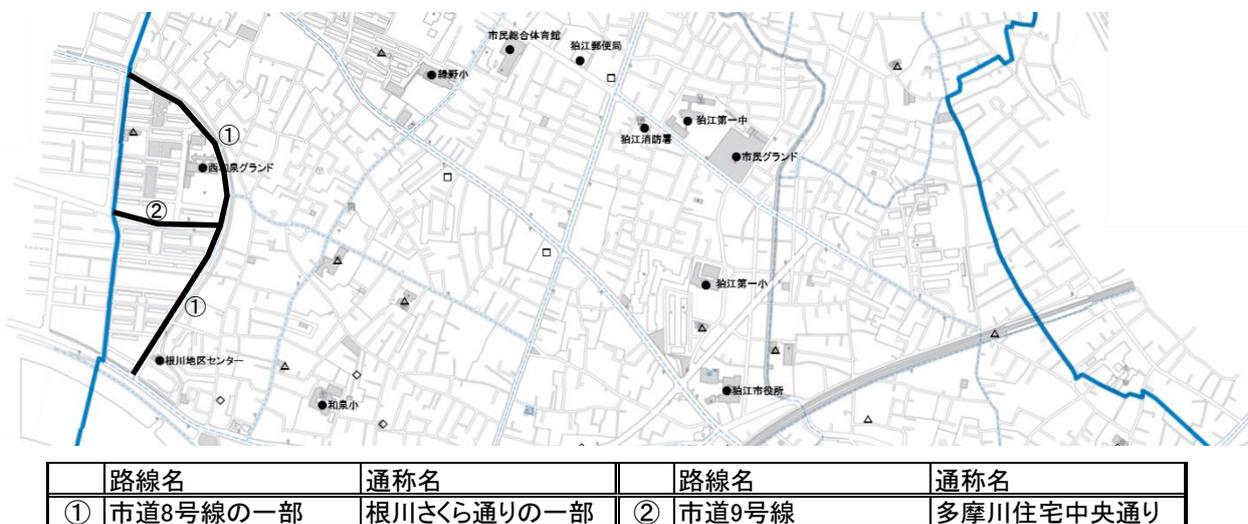


オ. 隣接自治体との接続を予定している路線

- 市道8号線（根川さくら通り）、市道9号線（多摩川住宅中央通り）

調布市と接している道路であることから、効果が高いと考えます。また、ラグビーワールドカップ2019及び東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会の会場である味の素スタジアムへの重要なアクセス路線とも言えます。

なお、自転車ネットワークを形成するためには、近隣自治体との連携が必須です。近隣自治体における自転車ネットワーク計画との整合を図る路線が必要となります。



カ. その他検討が必要な路線（要検討路線）

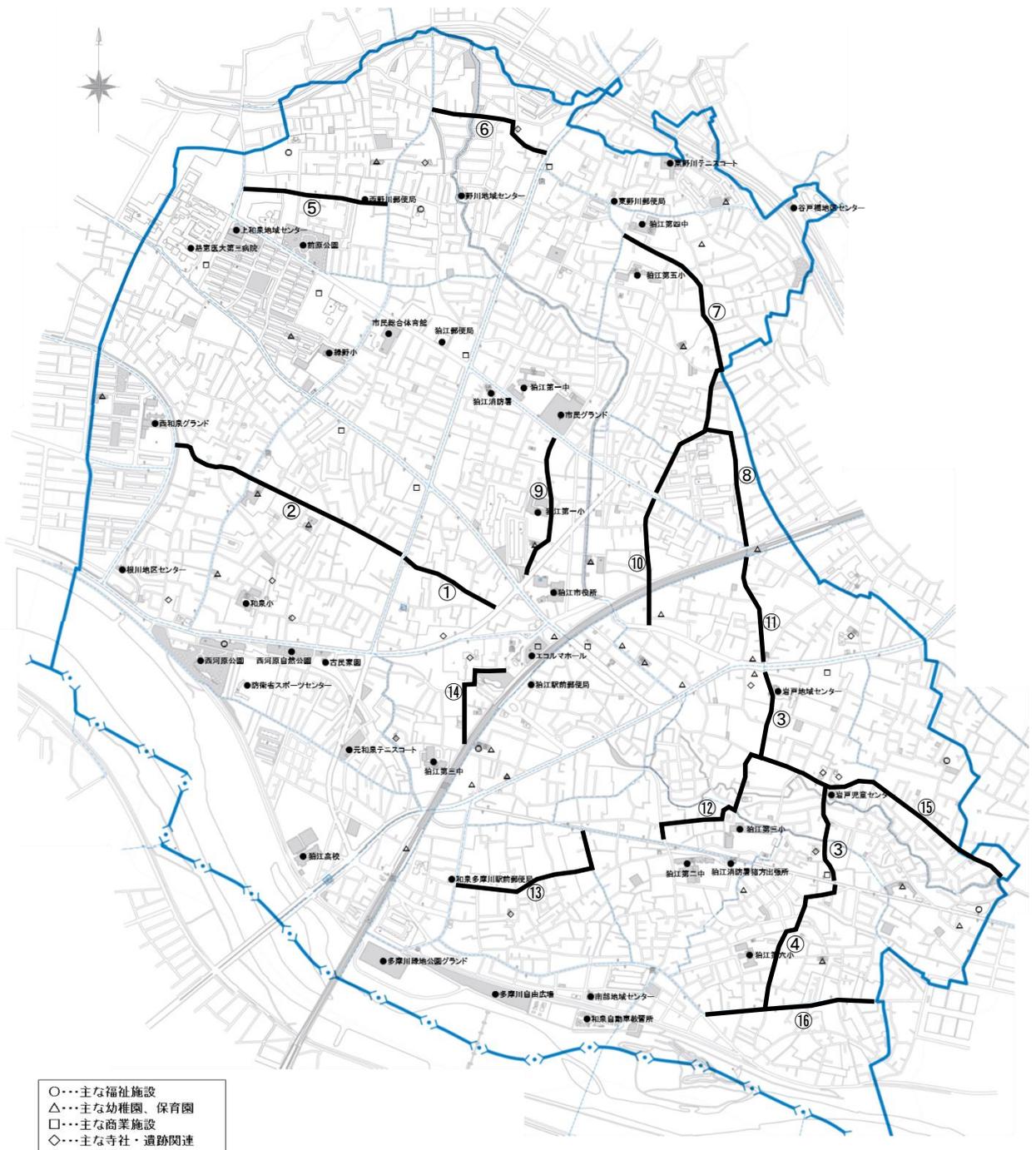
- ・市道4・5号線（品川通り）

市西部の多摩川住宅やその先は調布方面へ繋がっており、住宅街の中の通りではあるが、時間帯により通過車両も多い路線です。

- ・市道11・17号線（一の橋通り～六小通り）

市南部を世田谷通りから駒井大通りまで通じ、多摩川方面にも回遊しやすい路線です。なお、一部はこまバス路線と並走しています。

・これ以外に、現状の道路網において自転車ネットワーク形成のためには選定が必要であるものの、道路環境等により自転車走行空間の確保が困難であることから、整備形態の検討が必要な路線も地図上には示しています。なお、対象となる路線については、6.の（1）④に示すとおり、歩行者と自転車の安全を守るべき形状とします。



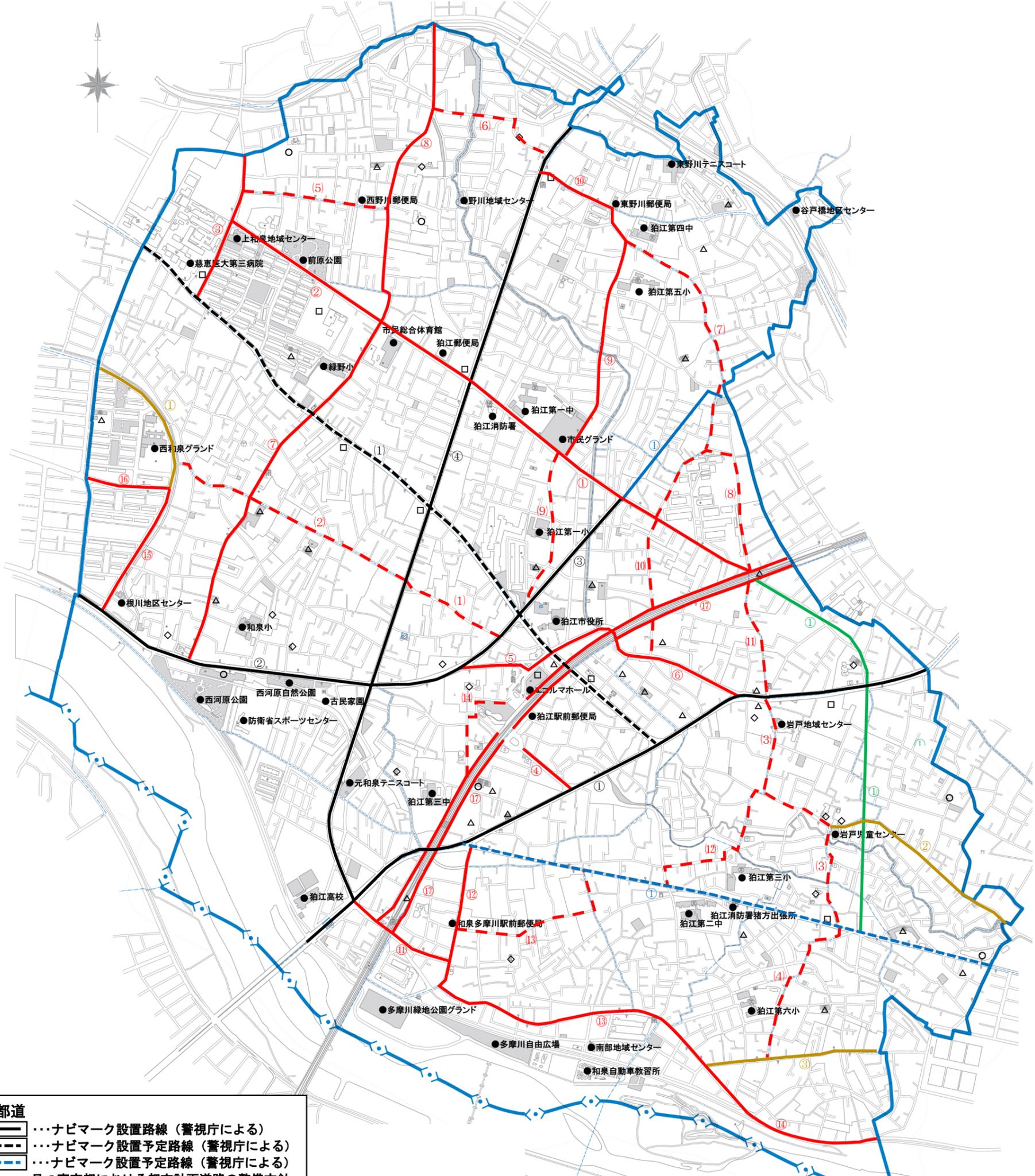
路線名	通称名	路線名	通称名
① 市道4号線	品川道	⑩ 市道28号線	岩戸北通り
② 市道5号線		⑪ 市道24号線	一の橋通りの一部
③ 市道11号線	一の橋通り、 六小通りの一部	⑫ 市道12号線	三小通り
④ 市道17号線	六小通りの一部	⑬ 市道19号線の一部、 市道20号線	猪方中通りの一部
⑤ 市道839号線	小足立通り	⑭ 市道113号線	弁天池通り
⑥ 市道31号線	大橋通り	⑮ 市道10号線	駒井大通り
⑦ 市道25号線の一部	覚東通りの一部	⑯ 市道16号線	駒井大通り
⑧ 市道23号線	電研東通り		
⑨ 市道30号線	一小通り		

(2) 自転車ネットワーク計画図

・「(1)自転車ネットワーク計画路線の選定要素」で示した候補路線を考慮して、自転車ネットワーク計画図を次のとおり示します。

なお、新たな道路計画の策定や法令改正等により、ネットワーク路線や整備形態の見直しが必要となった場合は、適宜本計画を改定するものとします。

◎自転車ネットワーク計画図



- 都道**
- ナビマーク設置路線（警視庁による）
 - ナビマーク設置予定路線（警視庁による）
 - ナビマーク設置予定路線（警視庁による）
 - 且つ東京都における都市計画道路の整備方針（第四次事業化計画）の路線
 - 東京都における都市計画道路の整備方針（第四次事業化計画）の路線
- 市道**
- 自転車ネットワーク計画路線
 - 自転車ネットワーク計画要検討路線
 - 東京都における都市計画道路の整備方針（第四次事業化計画）の路線
 - 隣接自治体との調整が必要な路線

路線名	通称名
① 都道3号線	世田谷通り
② 都道114号線	六郷さくら通り
③ 都道114号線	本町通り
④ 都道114号線	松原通り
① 都道11号線	狛江通り
① 都道3号線及び調布都市計画道路3・4・2号線	水道道路
① 調布都市計画道路3・4・4号線	

計画路線の概算延長 (km)

都道	10.7
市道	22.5
計	33.2

※概算延長は地図上で計測、算出しました。

路線名	通称名
① 市道22号線の一部	一中小通り
② 市道33号線	公園通り
③ 市道34号線	森東通り
④ 市道1号線	南口通り
⑤ 市道3号線の一部	六郷さくら通り
⑥ 市道29号線	いちよみ通り
⑦ 市道6号線	上和泉通り
⑧ 市道32号線	八幡通り
⑨ 市道27号線	丸山通り
⑩ 市道25号線の一部	寛東通り
⑪ 市道523号線	みつおさ通りの一部
⑫ 市道35号線	和泉多摩川通り
⑬ 市道21号線	猪駒通り
⑭ 市道497号線の一部	猪駒通り
⑮ 市道8号線の一部	根川さくら通りの一部
⑯ 市道9号線	多摩川住宅中央通り
市道858、859、860、861、862、641、631、236、237、238、240、241、242、519、531号線	ふれあい側道

路線名	通称名
① 市道4号線	品川道
② 市道5号線	一の橋通り
③ 市道11号線	六小通りの一部
④ 市道17号線	六小通りの一部
⑤ 市道839号線	小足立通り
⑥ 市道31号線	大橋通り
⑦ 市道25号線の一部	寛東通りの一部
⑧ 市道23号線	電研東通り
⑨ 市道30号線	一小通り
⑩ 市道28号線	岩戸北通り
⑪ 市道24号線	一の橋通りの一部
⑫ 市道12号線	三小通り
⑬ 市道19号線の一部	猪方中通りの一部
⑭ 市道20号線	猪方中通り
⑮ 市道113号線	弁天池通り
① 調布都市計画道路3・4・16号線	
② 市道8号線の一部	根川さくら通りの一部
③ 市道10号線	駒井大通り
④ 市道16号線	駒井大通り

8. 狛江市自転車ネットワーク計画路線の今後の整備実施方針

狛江市自転車ネットワーク整備路線については、下記の方針に基づき選定します。

短期（概ね10年）

駅及び市役所等の主要施設へのアクセスの向上を図る路線や、交通量が多く安全を図ることが必要な路線を優先的に整備します。

長期（概ね10年後以降）

市内全域に自転車ネットワーク計画路線を広げることにより、回遊性、利便性の向上を図るため、優先順位を設け順次整備します。

なお、現在整備中や、今後新設、改良工事を予定している路線については、工事等にあわせ、自転車ネットワーク計画路線の整備を実施するものとします。

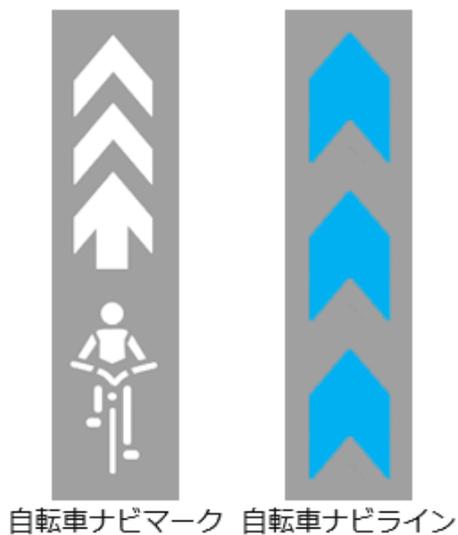
路線整備実施のイメージ

短期（概ね10年）	長期（概ね10年後以降）
駅周辺や公共施設等へのアクセス向上や安全を図ることが必要な路線の整備を実施します	市内全域に自転車ネットワークを広げ、回遊性、利便性の向上を図る整備を実施します
今後道路の新設、改良を予定している路線の整備に合わせて実施（継続）	

9. 自転車のピクトグラム

自転車道、自転車専用通行帯及び車道混在には、法定外表示である自転車のピクトグラム（路面に表示する自転車が進むべき方向を示す視覚記号）を設置するものとします。代表的なピクトグラムは警視庁版と国土交通省・警察庁版の2種類がありますが、平成 29 年 1 月に警視庁が自転車ナビマーク事業として整備した形状との一体性を重視し、警視庁版を参考に設置していくこととします。

資料：警視庁HP



- 自転車ナビマーク
自転車歩道を歩道から車道に誘導する路面表示
- 自転車ナビライン
自転車が車道を通行する位置を自動車の運転手に明示する路面標示

資料：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）

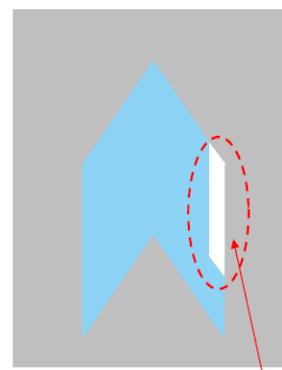
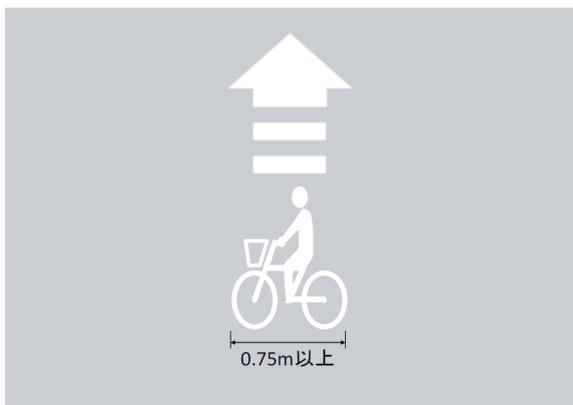


図 II-6 矢羽根型路面表示の夜間視認性向上策の例

なお、自転車の安全な通行を促すため、ピクトグラムは車道の左側端に設置していきますが、設置要件としては、次のとおりです。

- ① 歩行者の交通量が多い路線
- ② 自動車の速度が高く、運転手が認識すべき路線
- ③ 歩道の幅員が狭く、歩行者の安全を考慮すると、自転車は車道を通行した方が安全性を高められる路線

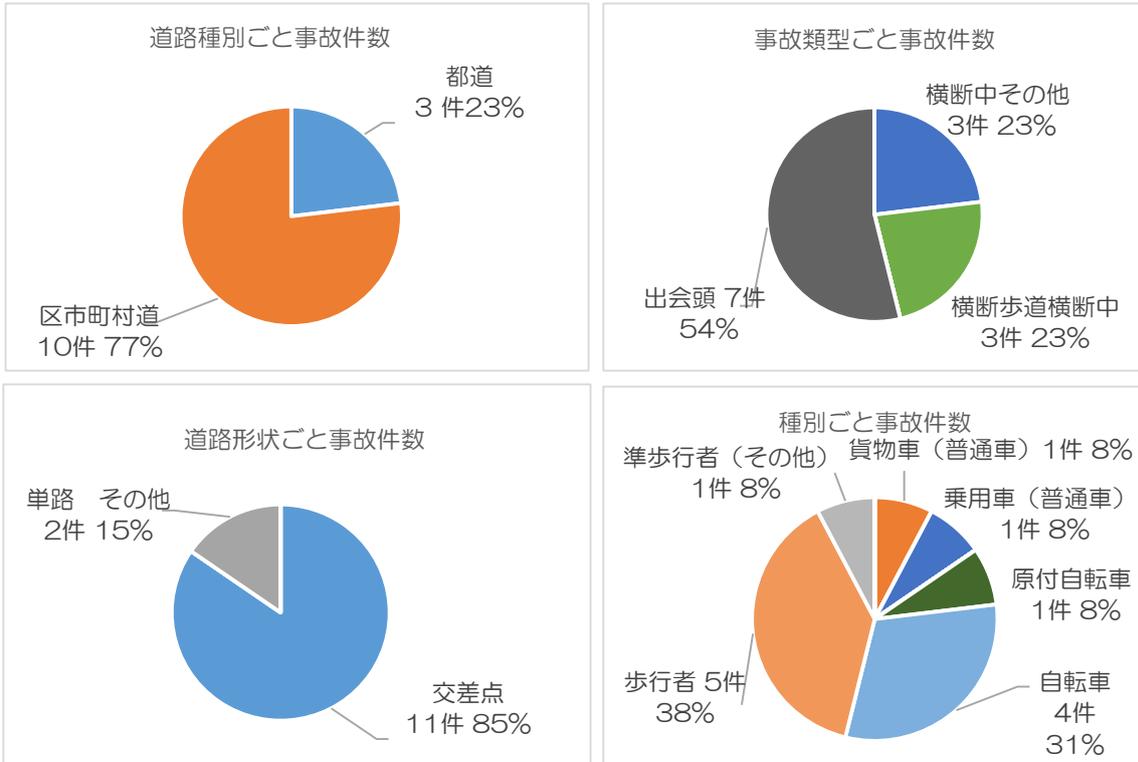
自転車ナビマークと自転車ナビラインを同時に車道に連続して表示することが、交通安全上有効です。

自転車も自動車も車道を通行することを認識させることが可能となることから、両者の設置は原則とします。

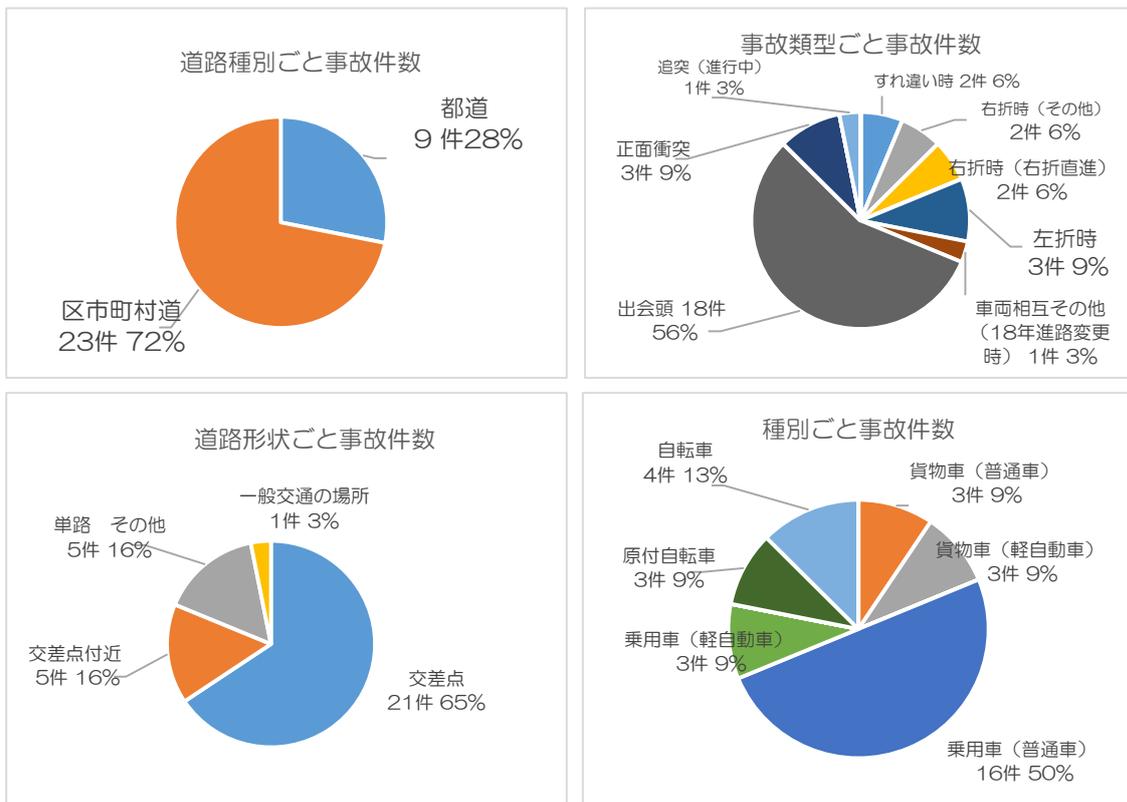
なお、実際のピクトグラムの設置については、自転車利用者の安全性が確保されるよう慎重に検討していくこととします。

《資料編》

1. 平成28年狛江市における自転車関連事故傾向（1当、2当別）
《自転車が第1当事者の場合》



《自転車が第2当事者の場合》



2. 自転車道、自転車専用通行帯、車道混在の整備イメージ詳細

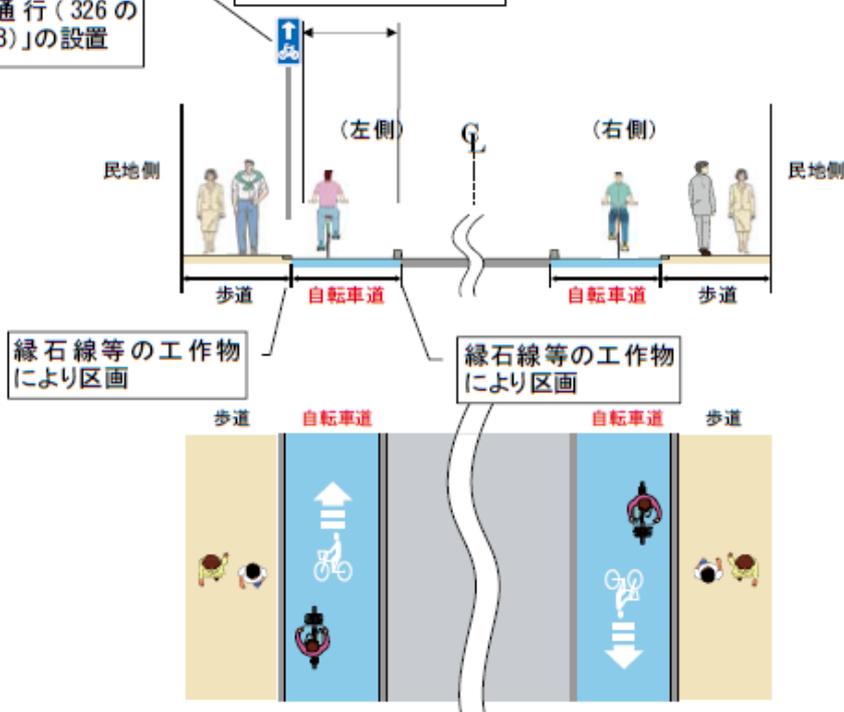
(1) 自転車道

○ 自転車道とは、専ら自転車の通行の用に供するために、縁石線又はさくその他これに類する工作物により区画して設けられる道路の部分をいう。(道路構造令第2条第2項・道路交通法第2条第1項第3号の3)

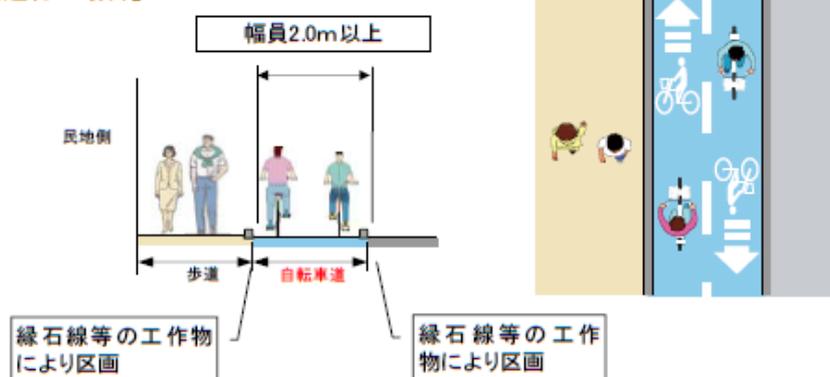
【一方通行の場合】

道路標識「自転車
一方通行(326の
2-A・B)」の設置

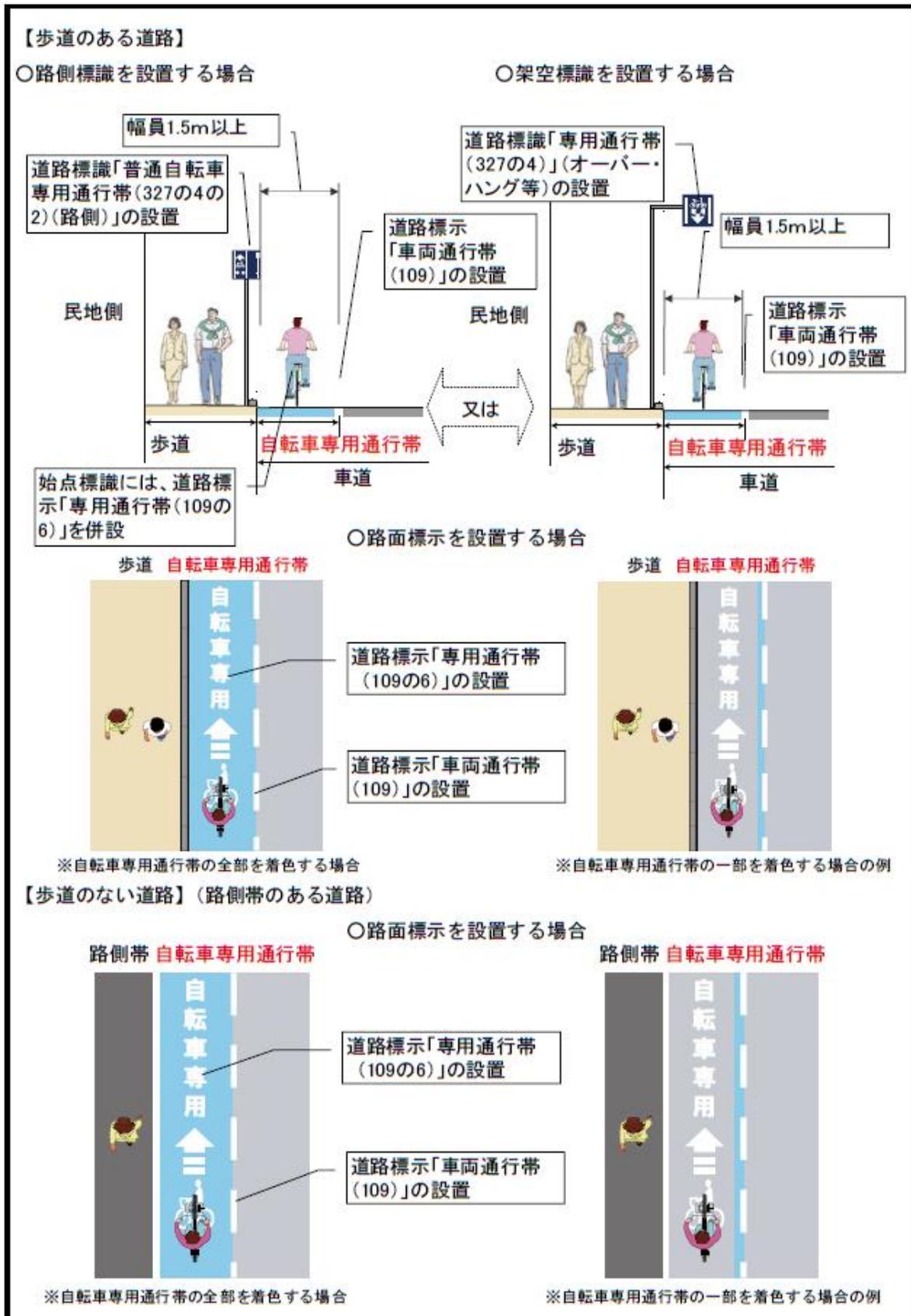
幅員2.0m以上
(やむを得ない場合1.5m以上)



【双方向通行の場合】



(2) 自転車専用通行帯

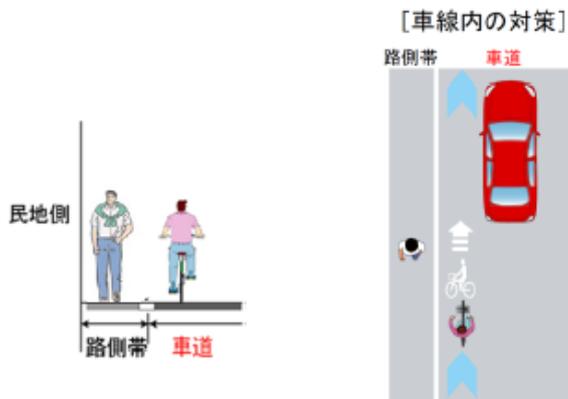


(3) 車道混在

【歩道のある道路】



【歩道のない道路】（路側帯のある道路）



3. 交通量調査の結果

(1) 概要

調査の目的 本業務は、現在計画策定中の「自転車ネットワーク計画」策定のための基礎資料として、本市内の駒井西交差点付近の交通量（自動車、自転車等を把握すること。

業務内容 交通量調査業務

交差点：駒井西信号 1箇所

観測日：平日及び休日（各1日、12時間）

調査日時 【調査日】平成29年、11月26日（日）、11月29日（水）

【調査時間】7:00～19:00（連続12時間）

調査地点・調査地点別調査項目

調査地点を図1に、地点別調査項目を表1に示します。

図1 調査地点図

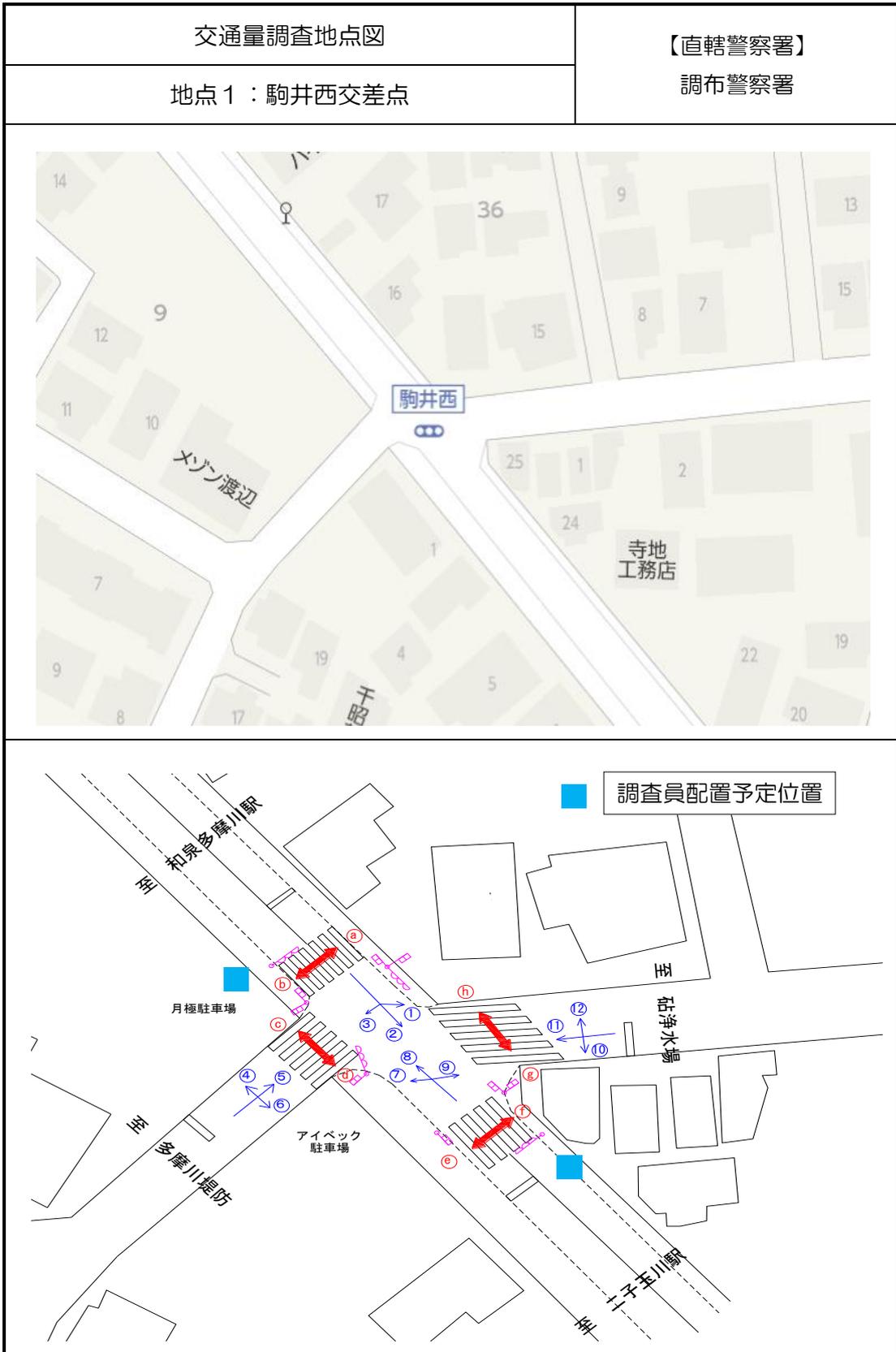


表1 交通量調査地点別調査項目

交差点名・称調査項目	対象	形状	自動車 交通量調査	歩行者・ 自転車 交通量調査	信号 現示調査
① 駒井西交差点	交差点	4枝	12方向	8方向	○
—	—	—	—	—	—

地点詳細図

調査箇所別の調査内容及び調査員の配置計画については次に示すとおりとします。



(2) 自動車交通量調査結果概要

平日の断面交通量は、東方向が約 1,600 台/12h、南北方向が約 1,800~3,300 台/12h、西方向が約 160 台/12h となっており、道路規模に合った断面交通量と判断できます。また、大型車は、物流系およびこまバスなどのサービス系となっています。休日の交通量は、東方向を除き、全体に減少しており、交差点全体交通量は平日より約 1,300 台/12h 少なくなっています。これは南北方向の交通 (=通勤等の交通量) が減少していることが影響しています。

調査日：平成 29 年 11 月 29 日 (水)

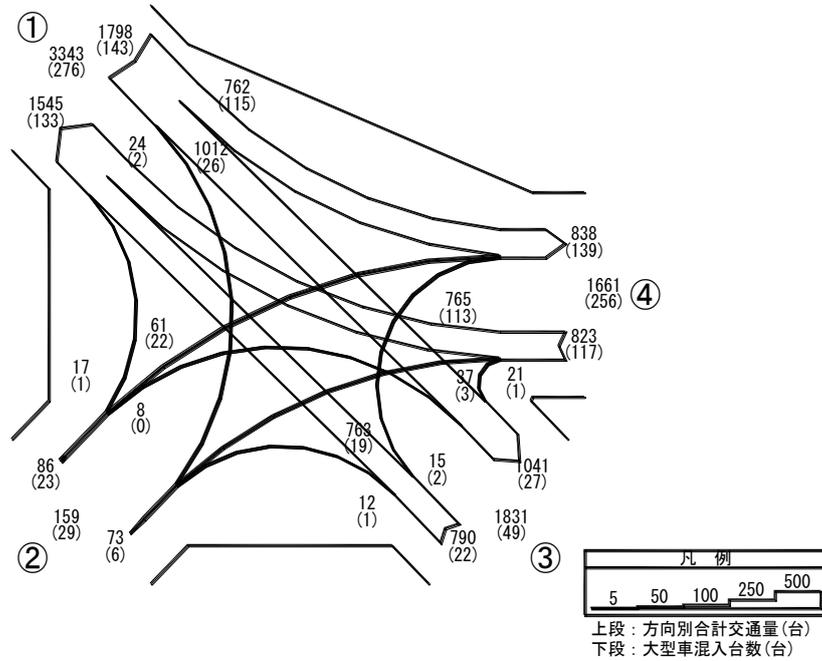
		交通量 (流入)				
		北(①)	西(②)	南(③)	東(④)	合計
交通量 (流出)	北(①)		17 (1)	763 (19)	765 (113)	1,545 (133)
	西(②)	24 (2)		12 (1)	37 (3)	73 (6)
	南(③)	1,012 (26)	8 (0)		21 (1)	1,041 (27)
	東(④)	762 (115)	61 (22)	15 (2)		838 (139)
	合計	1,798 (143)	86 (23)	790 (22)	823 (117)	3,497 (305)

調査日：平成 29 年 11 月 26 日 (日)

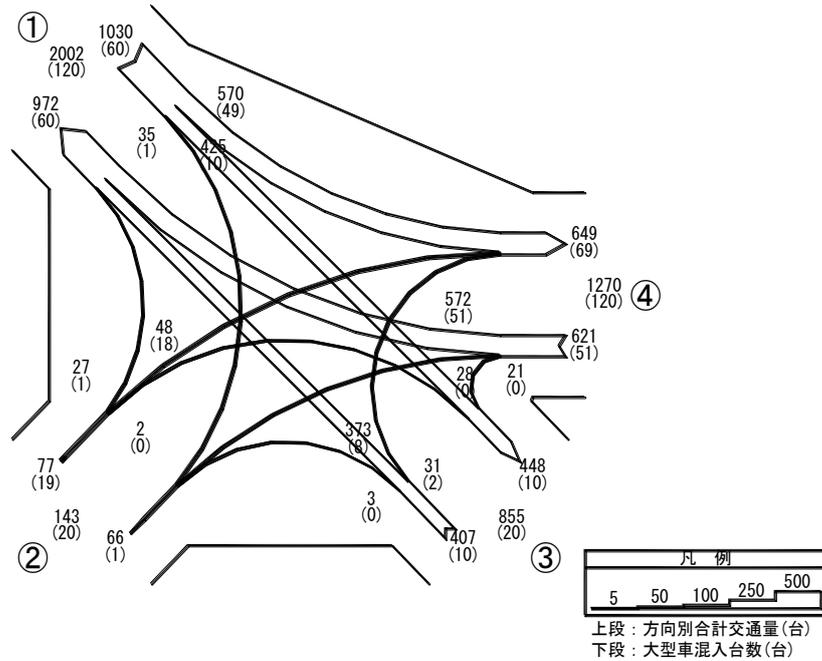
		交通量 (流入)				
		北(①)	西(②)	南(③)	東(④)	合計
交通量 (流出)	北(①)		27 (1)	373 (8)	572 (51)	972 (60)
	西(②)	35 (1)		3 (0)	28 (0)	66 (1)
	南(③)	425 (10)	2 (0)		21 (0)	448 (10)
	東(④)	570 (49)	48 (18)	31 (2)		649 (69)
	合計	1,030 (60)	77 (19)	407 (10)	621 (51)	2,135 (140)

*カッコ内は大型車の交通量

交通流態圖：平日

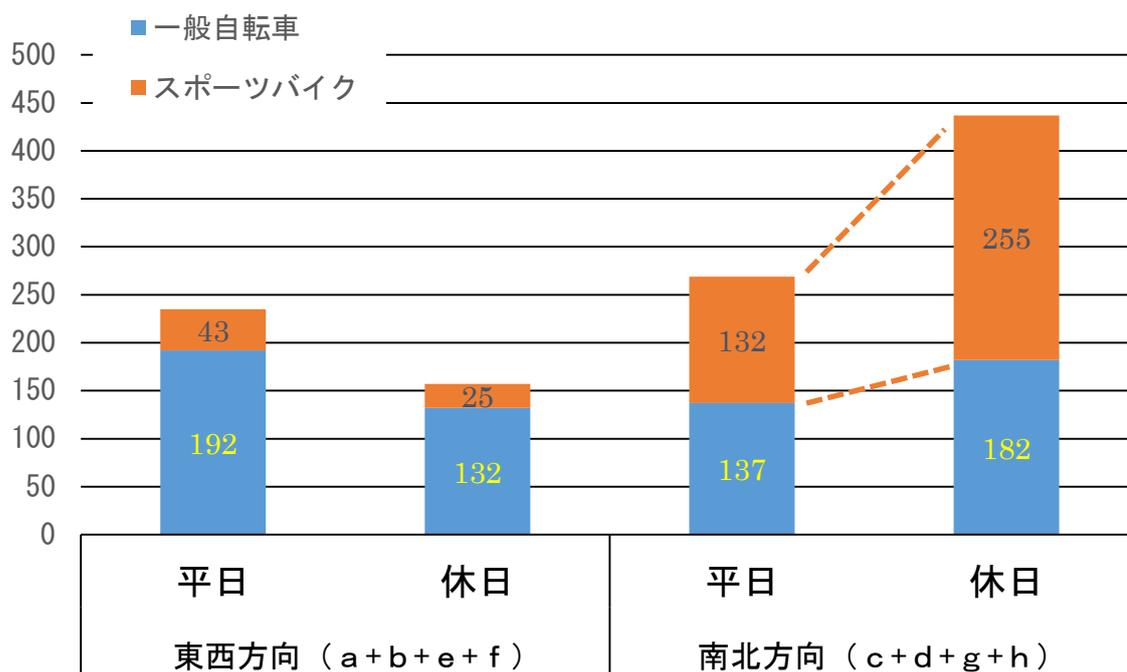


交通流態圖：休日



(3) 歩行者・自転車通行量調査結果概要

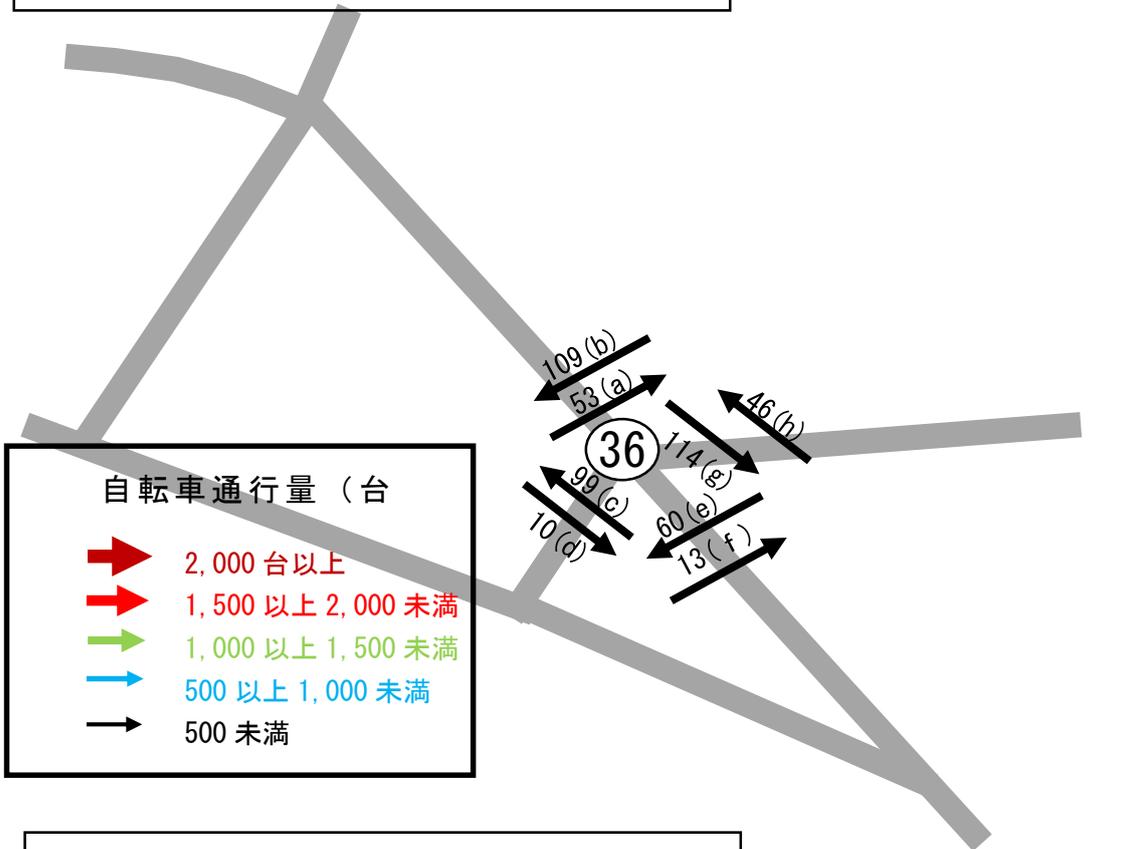
平日は、自転車通行量に対し、スポーツバイクの通行量は少ないことから、沿線居住者などの通行量が主な通行と判断できます。また、休日は、スポーツバイクの通行量が増え、且つ、南北方向（c+d+g+h）の通行が主動線となっていることが分かります。



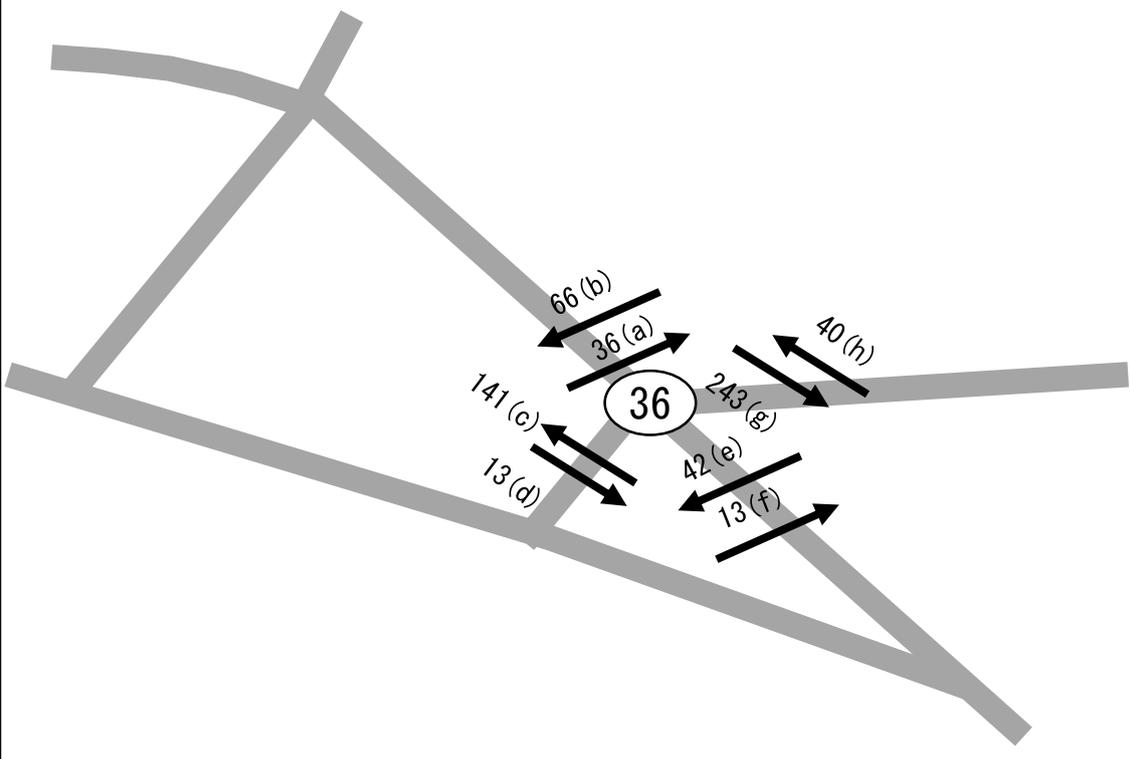
方 向	自転車 調査日：平成 29 年 11 月 29 日（水）平日		
	一般自転車	スポーツバイク	合計
a	48	5	53
b	81	28	109
c	56	43	99
d	9	1	10
e	53	7	60
f	10	3	13
g	39	75	114
h	33	13	46
a+f	58	8	66
b+e	134	35	169
a+b+e+f	192	43	235
c+h	89	56	145
d+g	48	76	124
c+d+g+h	137	132	269
合 計	329	175	504

方 向	自転車 調査日：平成 29 年 11 月 26 日（日）休日		
	一般自転車	スポーツバイク	合計
a	30	6	36
b	55	11	66
c	46	95	141
d	11	2	13
e	36	6	42
f	11	2	13
g	95	148	243
h	30	10	40
a+f	41	8	49
b+e	91	17	108
a+b+e+f	132	25	157
c+h	76	105	181
d+g	106	150	256
c+d+g+h	182	255	437
合 計	314	280	594

自転車通行量《平日》(平成 29 年 11 月 29 日(水))



自転車通行量《休日》(平成 29 年 11 月 26 日(日))



4. 狛江市自転車ネットワーク計画策定委員会委員名簿

分類	氏名	所属等	任期
学識経験者	◎寺内 義典	国土舘大学理工学部理工学科教授	平成29年7月24日から 平成31年3月31日まで
識見者	荒井 常享	狛江市商工会会員	平成29年7月24日から 平成31年3月31日まで
	白井 和恵	狛江市観光協会会員	平成29年7月24日から 平成31年3月31日まで
	佐藤 英一	狛江市町会・自治会 連合会会長	平成29年7月24日から 平成31年3月31日まで
市民委員	○鈴木 大城郎	公募市民委員	平成29年7月24日から 平成31年3月31日まで
	菅原 本子	公募市民委員	平成29年7月24日から 平成31年3月31日まで
	金子 篤	公募市民委員	平成29年7月24日から 平成31年3月31日まで
道路管理者	吉野 茂	東京都建設局北多摩南部建設事務所 管理課長	平成29年7月24日から 平成31年3月31日まで
交通管理者	宮崎 彰	警視庁調布警察署交通課長	平成29年7月24日から 平成31年3月31日まで
(交通) 鉄道事業者	上田 敬生	小田急電鉄(株)交通サービス 事業本部交通企画部課長	平成29年7月24日から 平成31年3月31日まで
市長又は市長の指名した市職員	小俣 和俊	狛江市都市建設部まちづくり推進課 長	平成29年7月24日から 平成30年3月31日まで
	三宅 哲	狛江市都市建設部まちづくり推進課 長	平成30年4月1日から 平成31年3月31日まで
	遠藤 克哉	狛江市都市建設部整備課長	平成29年7月24日から 平成31年3月31日まで
	遠藤 慎二	狛江市都市建設部道路交通課長	平成29年7月24日から 平成31年3月31日まで

◎…委員長 ○…副委員長

5. 狛江市自転車ネットワーク計画策定委員会の設置及び運営に関する規則

平成 29 年 4 月 27 日

規則第 46 号

改正 平成 30 年 3 月 8 日規則第 7 号

(目的)

第 1 条 この規則は、市の自転車利用における安全性、快適性及び回遊性の向上とともに、自転車利用の更なる推進に資するため、自転車ネットワーク計画の策定及び実現に必要な事項を協議する狛江市自転車ネットワーク計画策定委員会（以下「委員会」という。）を設置し、その運営に関し必要な事項を定めることを目的とする。

(所掌事項)

第 2 条 委員会は、次に掲げる事項を所掌する。

- (1) 自転車の利用、事故の状況等の分析に関する事項
- (2) 自転車ネットワーク計画策定の検討に関する事項
- (3) 前 2 号に掲げるもののほか、市長が必要と認める事項

(構成)

第 3 条 委員会は、次に掲げる区分により市長が委嘱又は任命する 13 名以内の委員をもって構成する。

- (1) 学識経験者 1 名
- (2) 識見を有する者 3 名以内
- (3) 交通事業者の代表者等 1 名
- (4) 関係行政機関の職員 2 名以内
- (5) 市職員 3 名以内
- (6) 公募による市民 3 名以内

(任期)

第 4 条 委員の任期は、委嘱又は任命した日から平成 30 年 3 月 31 日までとする。

- 2 委員が欠けた場合における補欠委員の任期は、前任者の残任期間とする。
- 3 役職により委員会の委員となっている委員がその役職を退いたときは、委員の職を辞任したものとみなす。

(委員長及び副委員長)

第 5 条 委員会に委員長及び副委員長をそれぞれ 1 名置く。

- 2 委員長は、委員の互選により選任し、副委員長は、委員長が指名する。
- 3 委員長は、委員会を代表し、会務を総理する。
- 4 副委員長は委員長を補佐し、委員長に事故があるときは、その職務を代理する。

(会議)

第 6 条 委員長は、委員会を招集し、会議の議長となる。

- 2 委員会は、委員の過半数の出席がなければ、会議を開くことができない。

3 委員会の議事は、出席委員の過半数の同意をもって決し、可否同数のときは、委員長がこれを決する。

4 委員会は、原則として公開とする。

(庶務)

第7条 委員会の庶務は、都市建設部道路交通課において処理する。

(委任)

第8条 この規則に定めるもののほか必要な事項は、市長が別に定める。

付 則

1 この規則は、公布の日から施行する。

2 この規則は、平成31年3月31日限り、その効力を失う。

6. 狛江市自転車ネットワーク計画策定委員会の審議経過

	開催年月日	主な検討事項等
第1回	平成29年7月24日	委員会について 委員長・副委員長の選出 ネットワーク計画の必要性
第2回	平成29年9月28日	市内の自動車事故の状況について 交通量調査箇所等について 計画（案）等について
第3回	平成30年2月28日	計画（素案）について 今後の予定等について
第4回	平成30年6月27日	パブリックコメントの結果について 計画（素案）等について

登録番号
H30-19

狛江市自転車ネットワーク計画

平成30年8月発行

発行 狛江市

編集 狛江市都市建設部道路交通課

住所 狛江市和泉本町一丁目1番5号

電話 03-3430-1314

頒布価格 70円

印刷 庁内印刷