

都筑区自転車・歩行者 安全事業計画

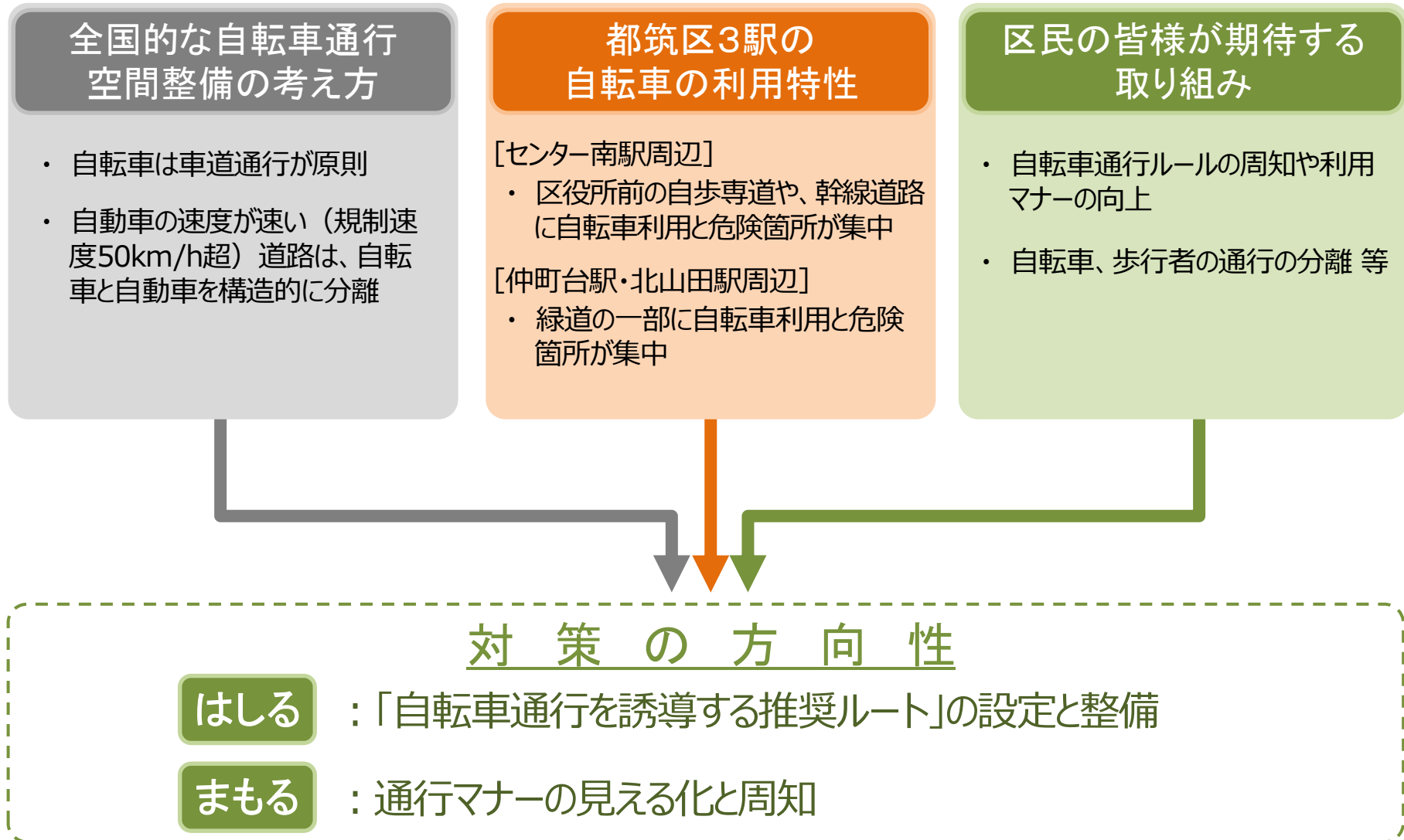
平成28年3月
横浜市都筑土木事務所

目次

○都筑区自転車・歩行者安全事業計画	3
○自転車通行空間の整備を取り巻く状況	6
○駅別の安全事業計画	9
[センター南駅周辺][仲町台駅周辺][北山田駅周辺]	
[センター北駅周辺][中川駅周辺][都筑ふれあいの丘駅周辺]	
○都筑区自転車・歩行者安全事業	
都筑区重点地区の推奨ルート	15
安全事業のスケジュール	16

都筑区自転車・歩行者安全事業計画

○対策の方向性



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、「自転車ネットワーク計画策定の早期進展」と「安全な自転車通行空間の早期確保」に向けた提言(平成28年3月)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)

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。

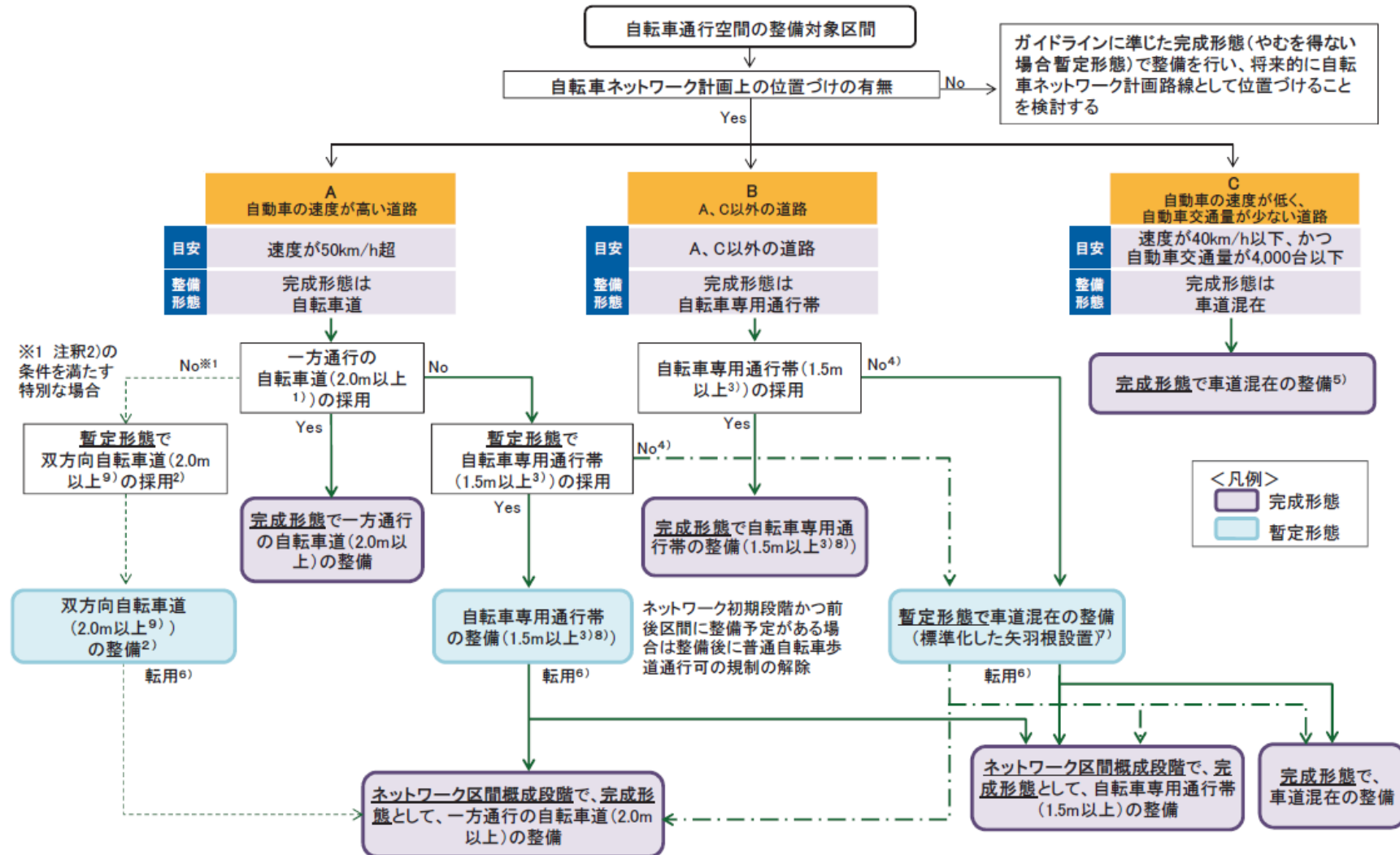
※啓発例

- 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

自転車通行空間の整備を取り巻く状況

○ 「自転車ネットワーク計画策定の早期進展」と「安全な自転車通行空間の早期確保」に向けた提言

[自転車通行空間の整備形態選定の考え方] 1/3



出典: 「自転車ネットワーク計画策定の早期進展」と「安全な自転車通行空間の早期確保」に向けた提言

図9 自転車通行空間の整備形態選定の考え方

自転車通行空間の整備を取り巻く状況

○ 「自転車ネットワーク計画策定の早期進展」と「安全な自転車通行空間の早期確保」に向けた提言

[自転車通行空間の整備形態選定の考え方]2/3

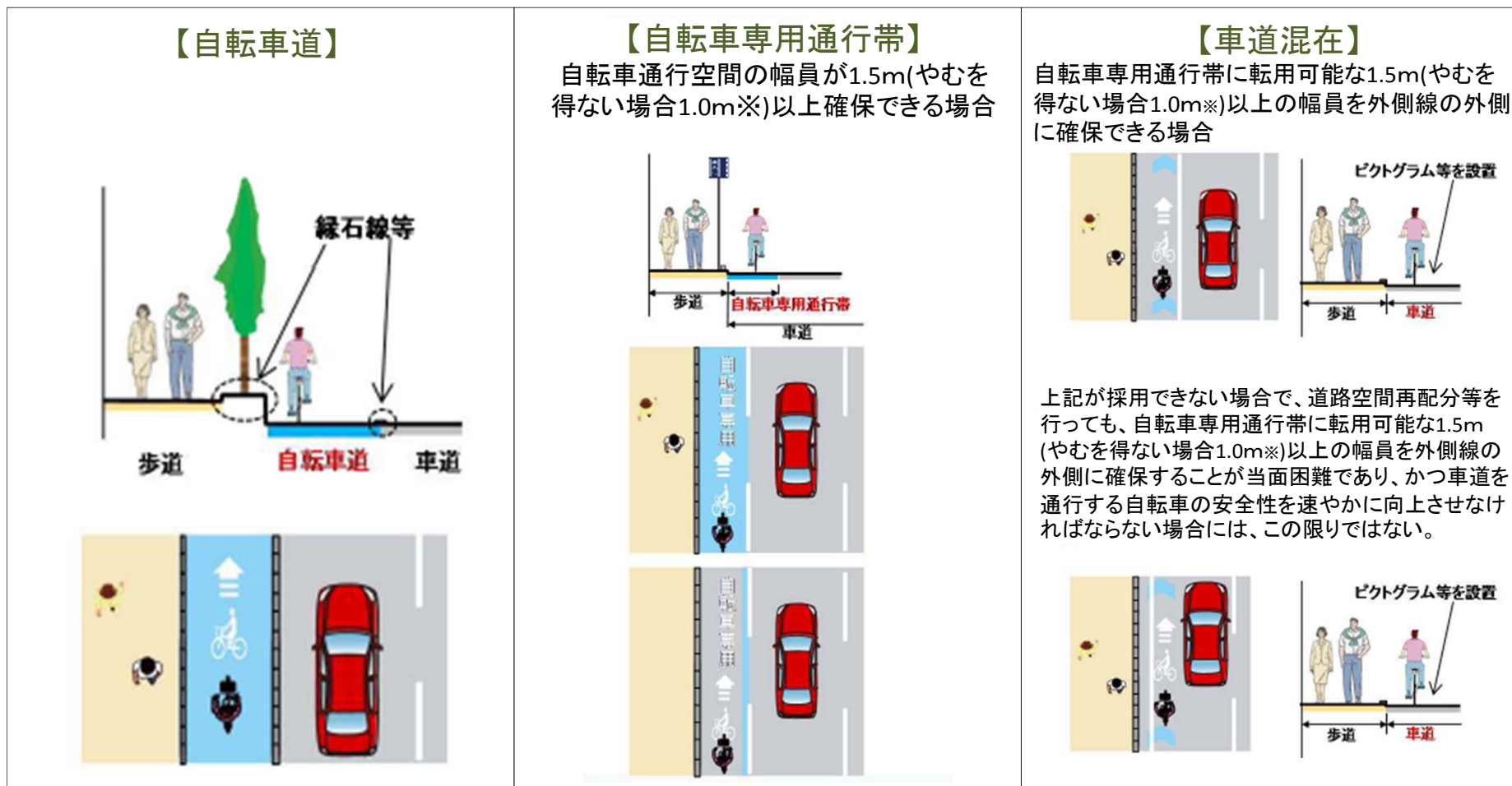
- 1) 自転車道の幅員は2.0m以上とするが、双方向の自転車道については、自転車相互のすれ違いの安全性を勘案し、2.0mよりも余裕をもった幅員構成とすることが望ましい。
- 2) 双方向の自転車道が採用できる条件は次の全ての条件を満たすこと。①一定の区間長で連続性が確保されていること、②区間前後・内に双方向自転車道が交差しないこと、③区間内の接続道路が限定的で自転車通行の連続性・安全性が確保できること、④ネットワーク区間概成段階で一方通行の規制をかけることができること。
- 3) 自転車専用通行帯の幅員は1.5m以上とするが、やむを得ない場合(交差点部の右折車線設置箇所など、区間の一部において空間的制約から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。

出典:「自転車ネットワーク計画策定の早期進展」と「安全な自転車通行空間の早期確保」に向けた提言

図9 自転車通行空間の整備形態選定の考え方

自転車通行空間の整備を取り巻く状況

- 「自転車ネットワーク計画策定の早期進展」と「安全な自転車通行空間の早期確保」に向けた提言
 [自転車通行空間の整備形態選定の考え方]3/3

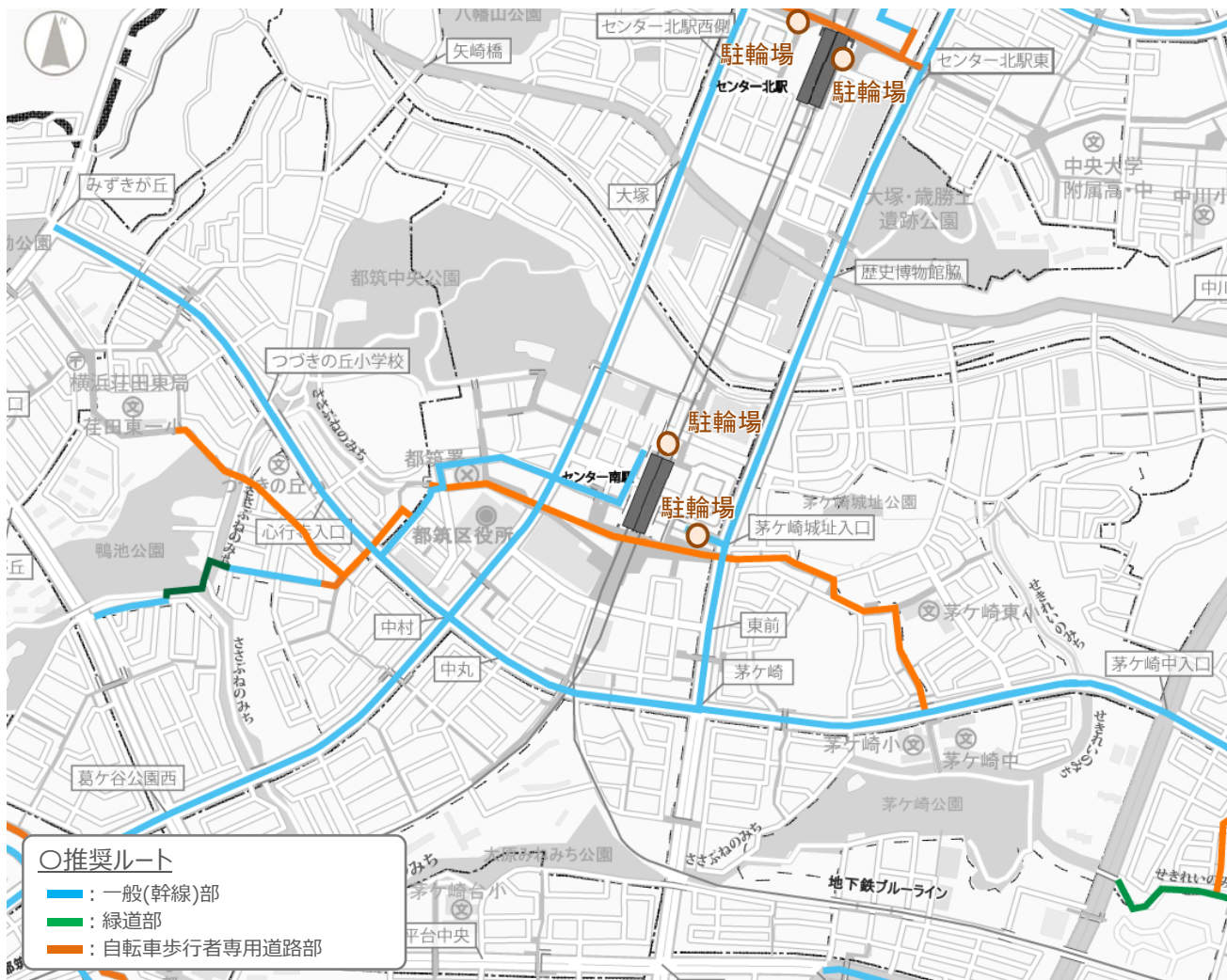


※やむを得ない場合：交差点部の右折車線設置箇所など、区間の一部において空間的制約から1.5mを確保することが困難な場合。

出典：「自転車ネットワーク計画策定の早期進展」と「安全な自転車通行空間の早期確保」に向けた提言
 図10 完成形態が自転車道の場合の暫定形態選定の考え方

駅別の安全事業計画[センター南駅周辺]

- 区役所前の自転車歩行者専用道路や、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

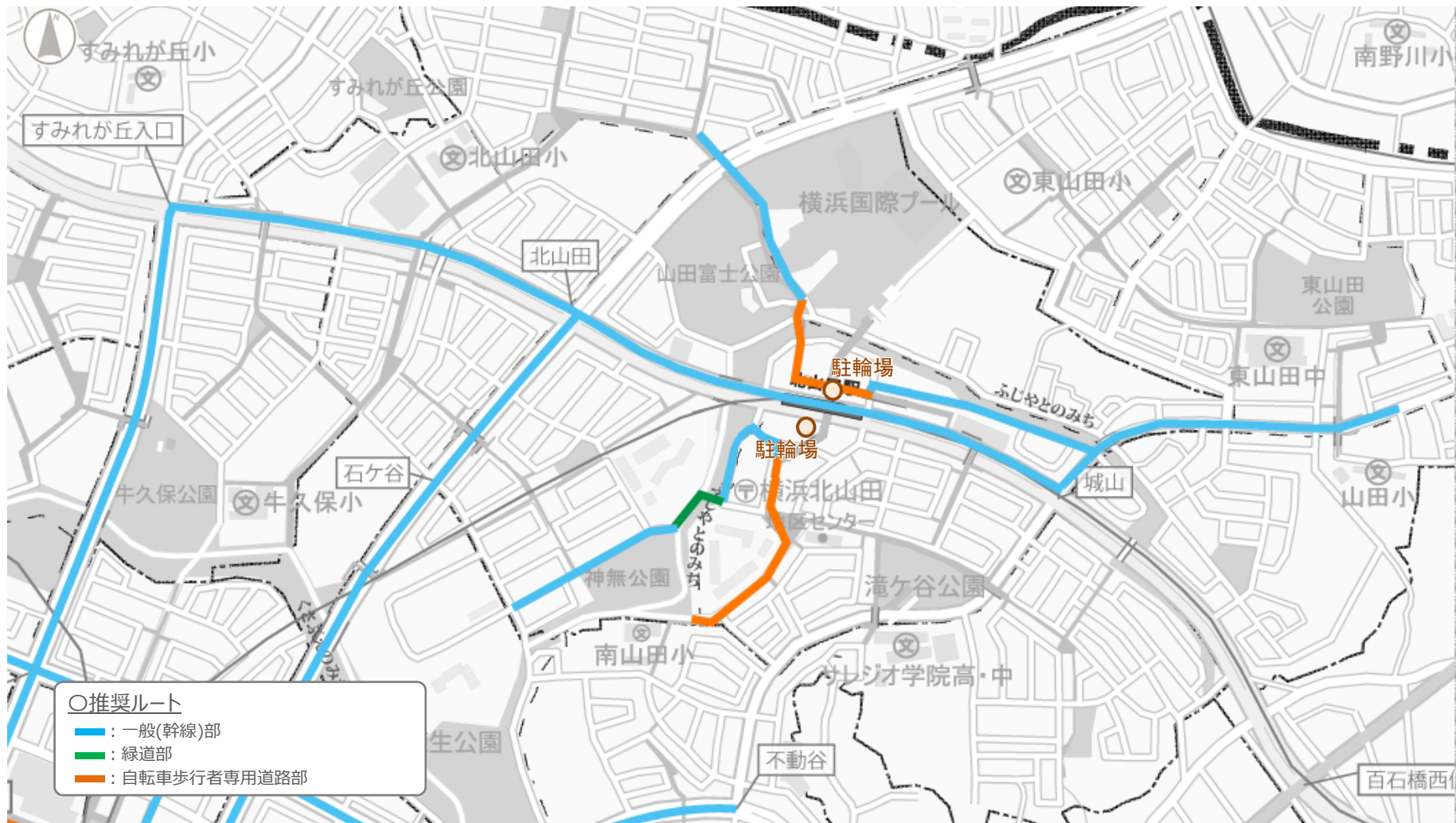


- 自転車の通行位置と進行方向を表す路面標示の例



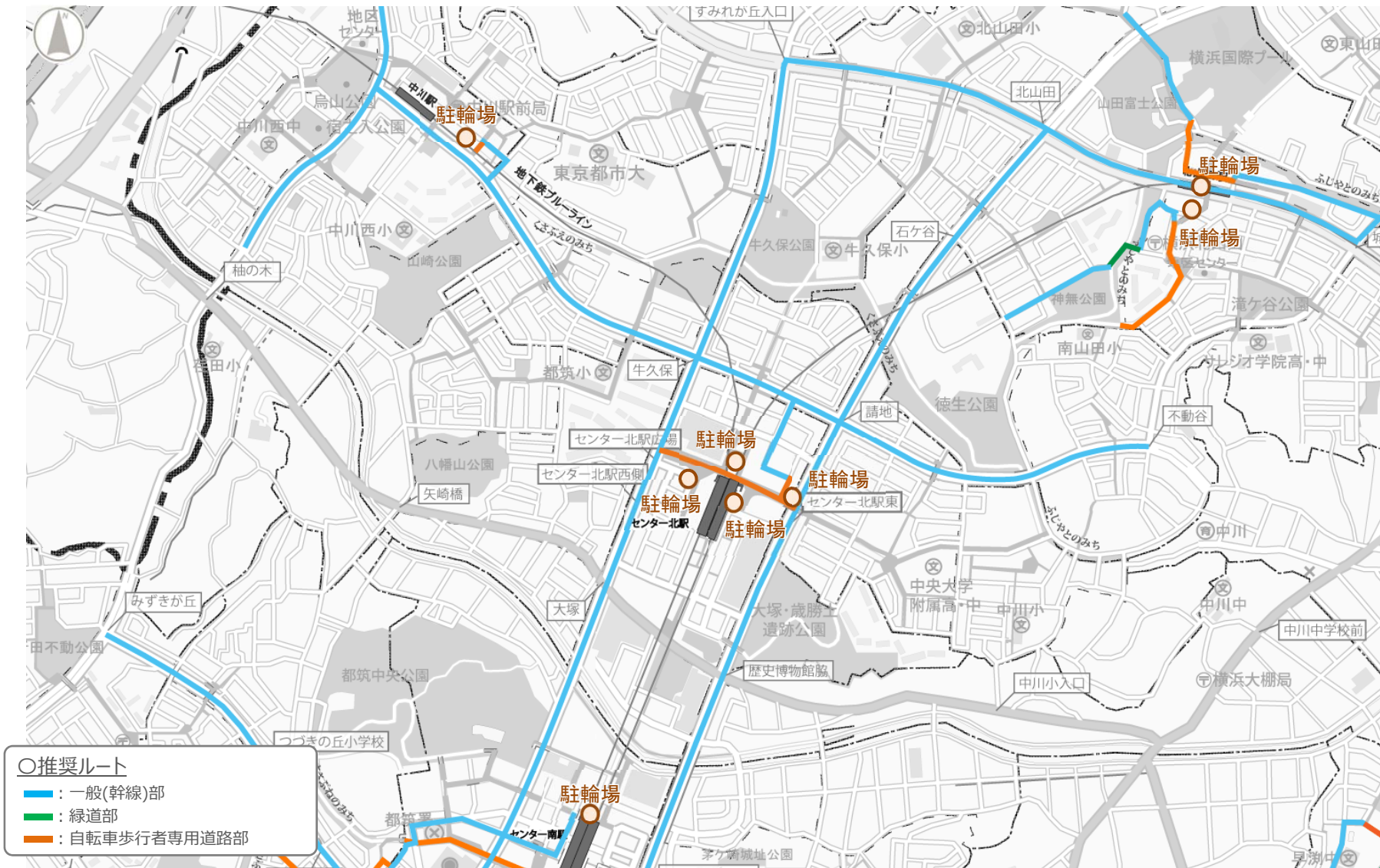
駅別の安全事業計画[北山田駅周辺]

- ・ 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



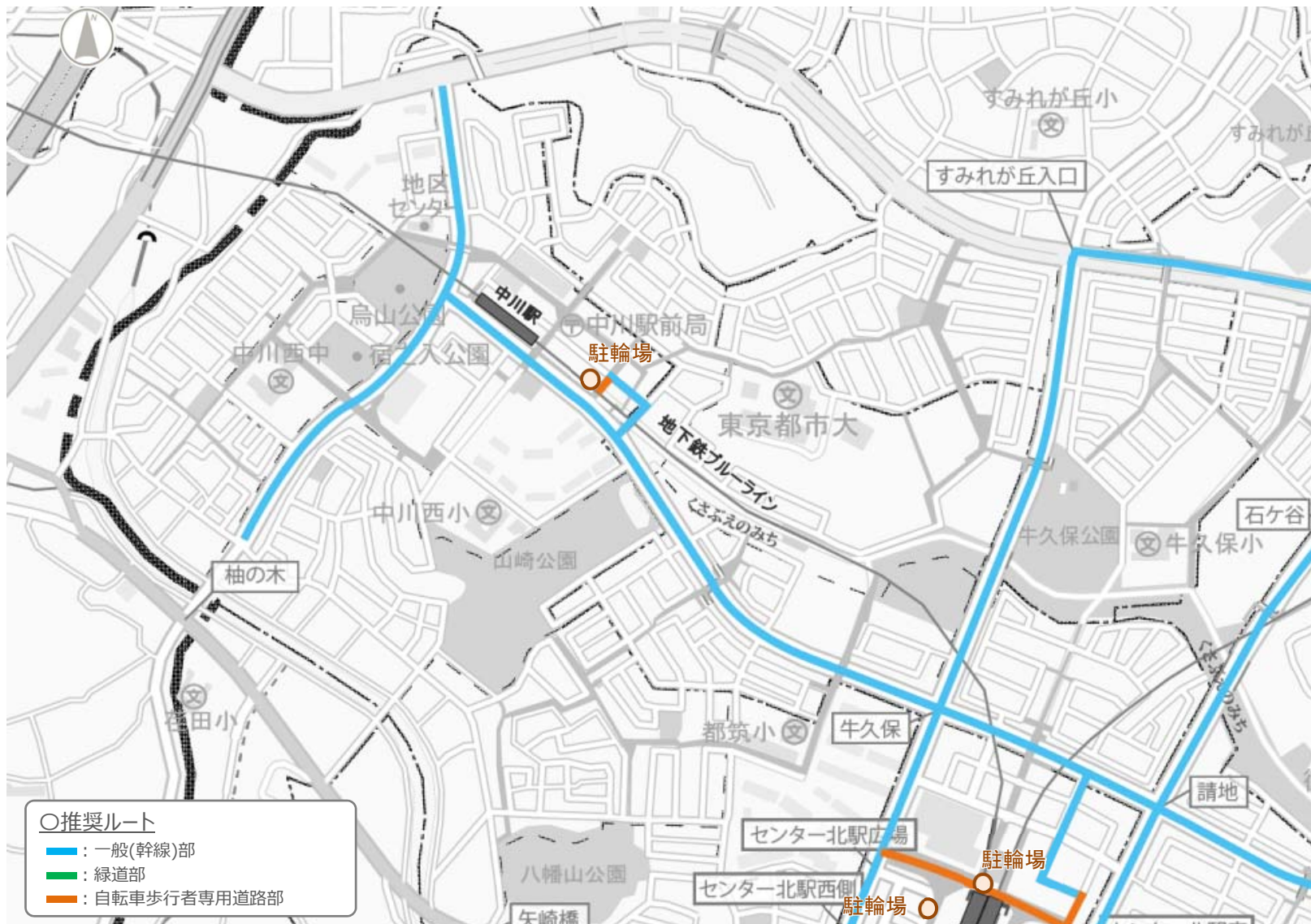
駅別の安全事業計画[センター北駅周辺]

- ・ 歴博通り・区役所通り・不動谷～中川駅入口間の幹線道路を推奨ルートに指定
- ・ 駐輪場のアクセス路となる、駅前の自転車歩行者専用道路を推奨ルートに指定



駅別の安全事業計画[中川駅周辺]

- ・ 不動谷～中川駅入口間の幹線道路を推奨ルートに指定
- ・ 駅北側の自転車歩行者専用道路を推奨ルートに指定

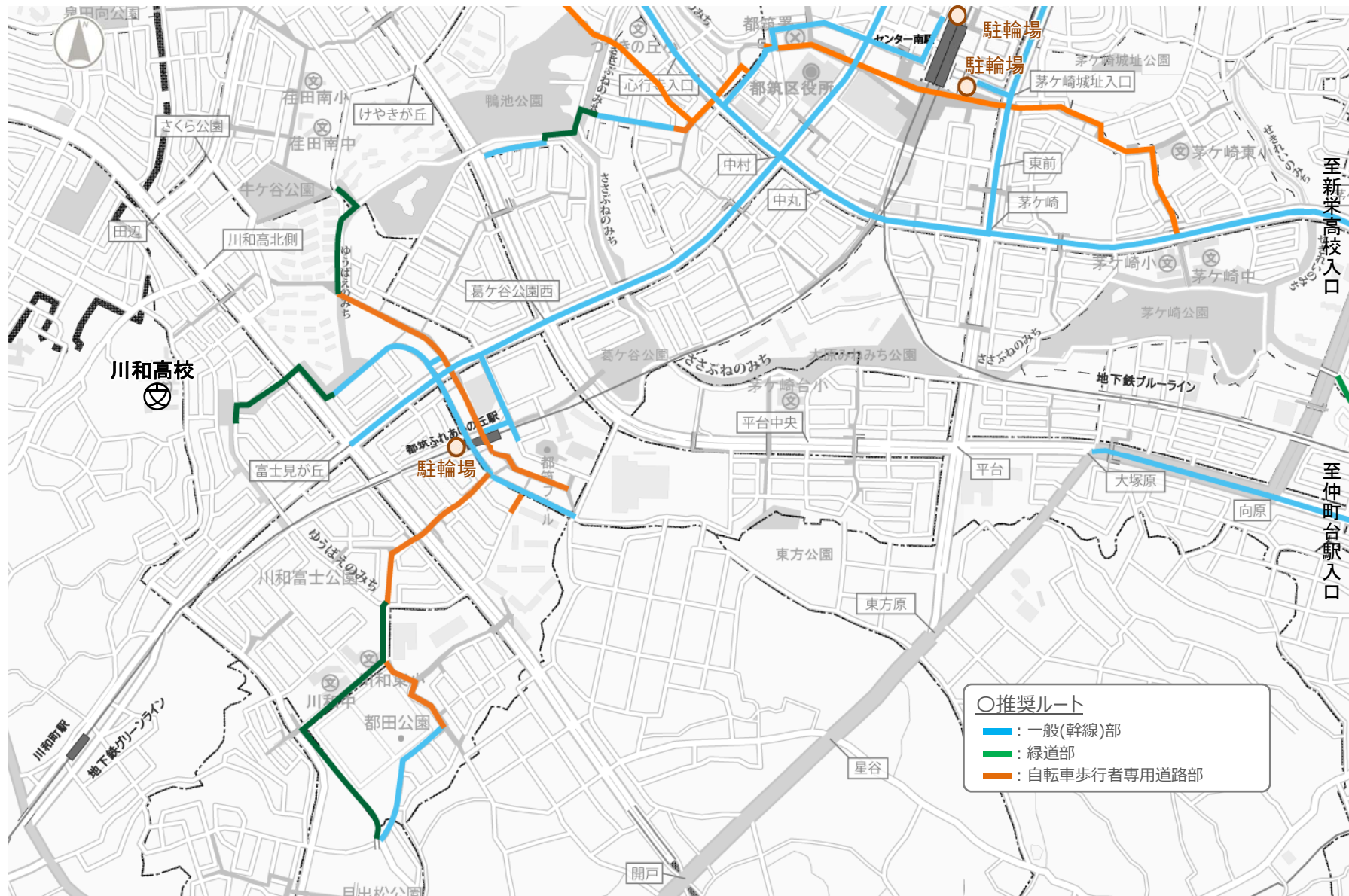


至北山田駅

至不動谷

駅別の安全事業計画[都筑ふれあいの丘駅周辺]

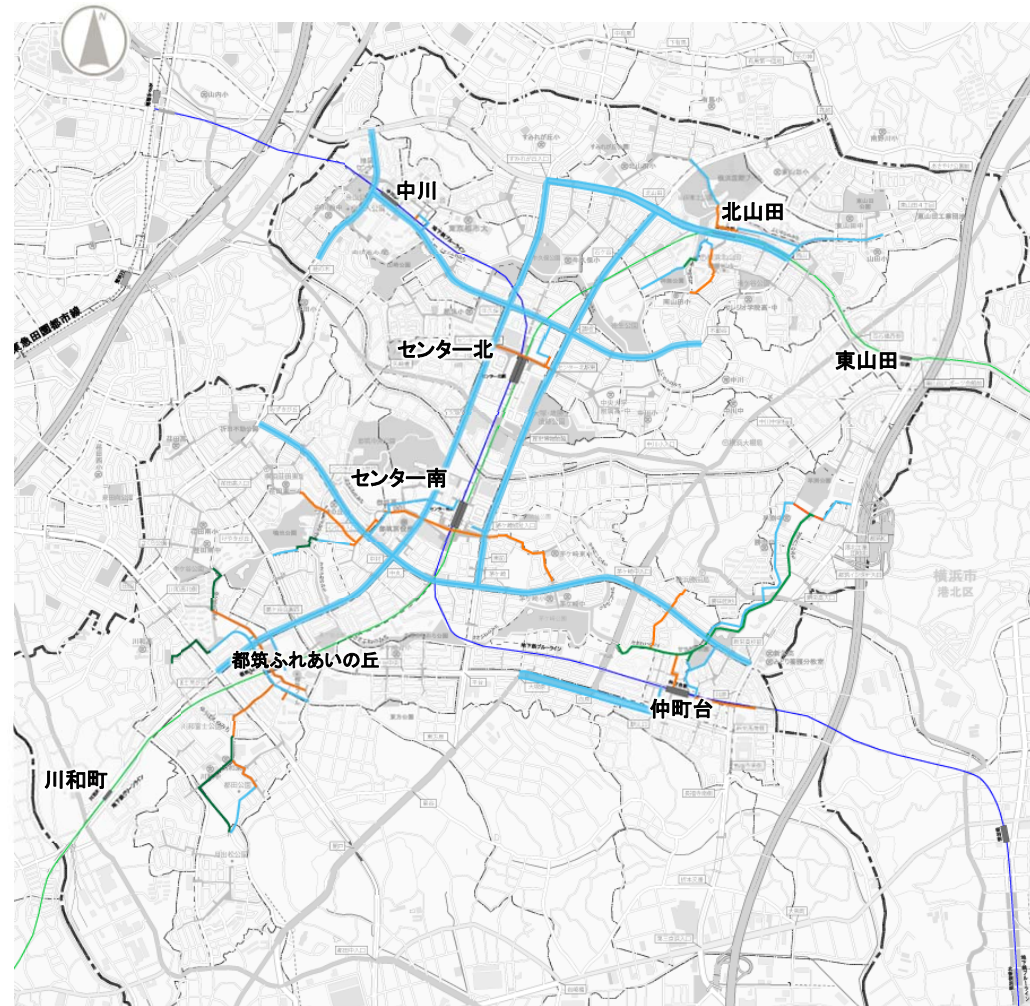
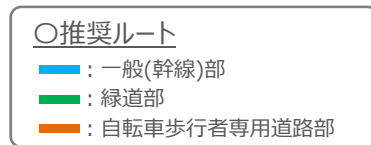
- ・ センター南駅～都筑ふれあいの丘間を結ぶ自転車歩行者専用道路・緑道を推奨ルートに指定
- ・ 緑道（ゆうばえのみち）を推奨ルートに指定



都筑区自転車・歩行者安全事業の状況

○都筑区重点地区の推奨ルート

- ・ 各駅周辺の推奨ルートを重ねる
- ・ 駅間や区内の幹線道路については、横浜市自転車総合計画を踏まえ今後検討
- ・ 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今後検討



都筑区自転車・歩行者安全事業

○事業スケジュール

