

武蔵野市自転車走行環境づくり推進計画



平成29年 4月

武蔵野市

目次

第1章 はじめに	1
1 背景	1
2 計画の位置づけ	2
第2章 自転車利用の現状と課題	3
1 自転車の利用状況	3
2 自転車利用の発生地	3
3 自転車交通量	4
4 自転車関与事故	6
第3章 基本方針と計画目標	7
1 基本方針	7
2 計画目標	8
第4章 自転車走行環境づくりの推進	9
1 自転車走行空間整備の推進	9
1-1 道路ネットワークを踏まえた自転車走行空間の形成	10
1-2 整備手法の選定	12
1-3 現状の課題と今後の取り組み	18
2 生活道路における安全対策の推進	19
2-1 基本方針	19
2-2 安全対策	20
3 自転車に関する安全教育の充実	23
4 歩行者を重視した自転車利用のあり方への転換	24

第1章 はじめに

1 背景

武蔵野市は、東京都特別区と多摩地区の接点に位置し、区部では杉並区・練馬区、市部では三鷹市・小金井市・西東京市に接しており、緑の多い閑静な住宅街と吉祥寺という商業、金融、レジャー、文化が高度に集中した地域をあわせ持つ、多摩地域における中核的機能を有する都市である。地形的には起伏が少なく平坦で、自転車の走行に適した地形である。

平成27年度東京都調査(駅前放置自転車の現況と対策)において、駅周辺部への自転車による乗入台数は、都内にある鉄道駅のなかで三鷹駅が最も多く、吉祥寺駅が第2位、武蔵境駅が第10位となっている。近隣区市からの乗り入れもあるため自転車の乗入台数が非常に多くなっている。



このように自転車の利用が多いこともあり、市内で発生する自転車に関連する交通事故は、交通事故全体の約半数を占め、依然として高い割合となっている。

平成24年11月に、国土交通省と警察庁において「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン(以下、「ガイドライン」という。)」が策定され、平成28年7月にはその一部改定がなされている。また、平成25年には道路交通法が改正された。自転車を取り巻く環境は大きく変化している。

このような状況のなか、本市においても歩行者・自転車・自動車が共存できるよう、自転車の走行空間整備といったハード面と、広域的な連携を含めた交通ルールやマナーの啓発、保険加入の推奨などソフト面の両面から、本市の実情に即した自転車走行環境づくりを推進するため、「自転車走行環境づくり推進計画」を策定した。

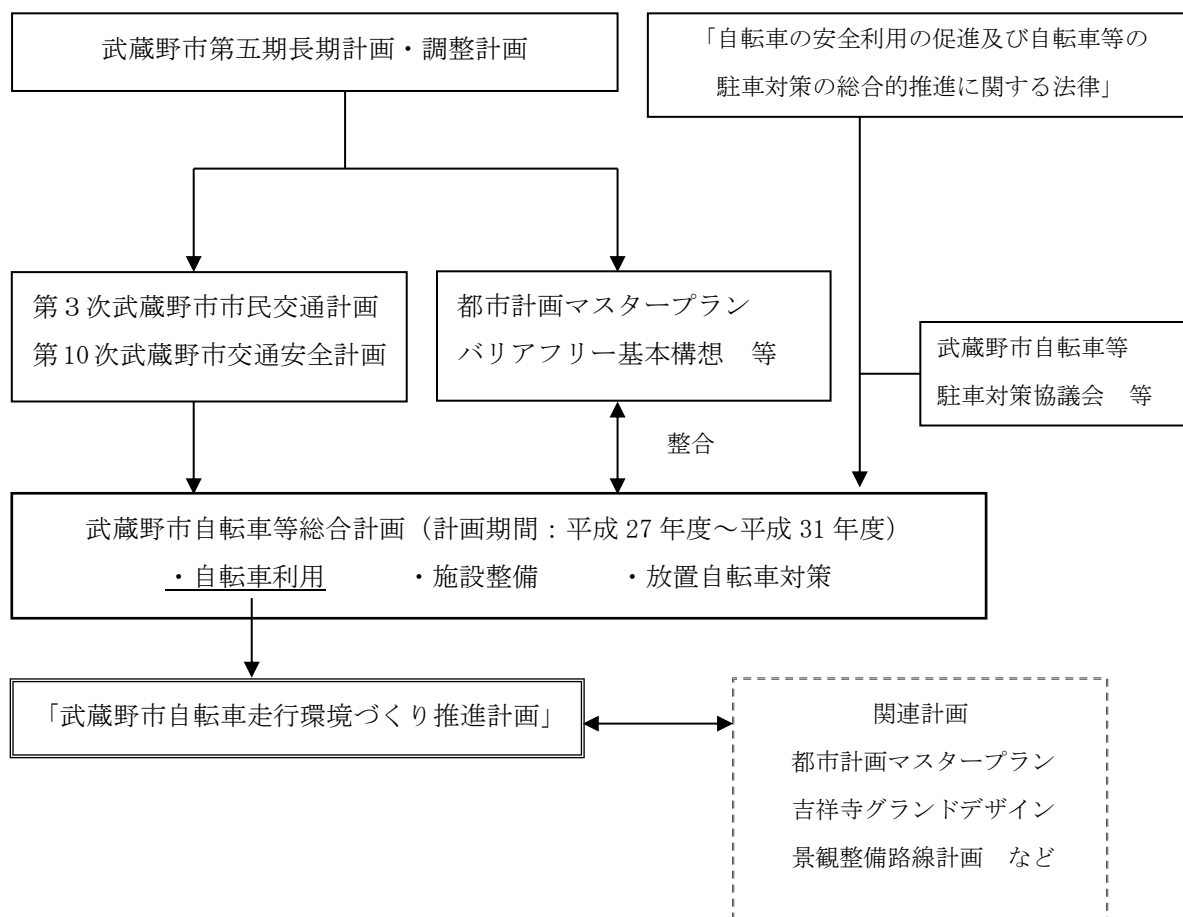
2 計画の位置づけ

「自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律」に基づき、「武蔵野市自転車等総合計画」を策定している。

武蔵野市第五期長期計画・調整計画、第3次武蔵野市市民交通計画や第10次武蔵野市交通安全計画を上位計画とし、武蔵野市都市計画マスタープラン等と整合を図り定めたものが、「武蔵野市自転車等総合計画」である。

武蔵野市自転車等総合計画では、自転車の安全利用対策として、自転車安全利用講習会をはじめとする「自転車安全教育」、警察による道路交通法違反の自転車に対する「指導・警告や取締り」、自転車道や自転車誘導レーンなどの走行空間に関する「走行環境整備」の3つの柱を基本としている。

自転車の安全利用対策には、広域的な連携を含めた交通ルールやマナーの啓発、保険加入の推奨などソフト面と、自転車の走行空間づくりである道路整備の両面があり、今後の総合的な取り組みを示す「自転車走行環境づくり推進計画」を定めた。



第2章 自転車利用の現状と課題

1 自転車の利用状況

武蔵野市内には3つの鉄道駅がある。駅周辺部への自転車による乗入台数は、都内にある鉄道駅のなかで三鷹駅が第1位、次いで吉祥寺駅が第2位、武蔵境駅が第10位となっている。(平成27年度東京都調査(駅前放置自転車の現況と対策)より)

調査は、自転車利用の多い10月の平日午前11時時点(晴天)に実施し、下表は駅周辺部における自転車の停留台数である。1日あたりにすると、約3万台もの自転車が駅周辺部へ乗り入れていると思われる。

自転車停留台数調査結果(10月平日午前11時)

	平成23年度	平成24年度	平成25年度	平成26年度	平成27年度
吉祥寺駅	9,713台	10,447台	9,805台	10,947台	10,554台
三鷹駅	6,228台	5,952台	6,381台	6,326台	6,571台
武蔵境駅	7,751台	8,346台	7,718台	7,600台	7,530台
合計	23,692台	24,745台	23,904台	24,873台	24,655台

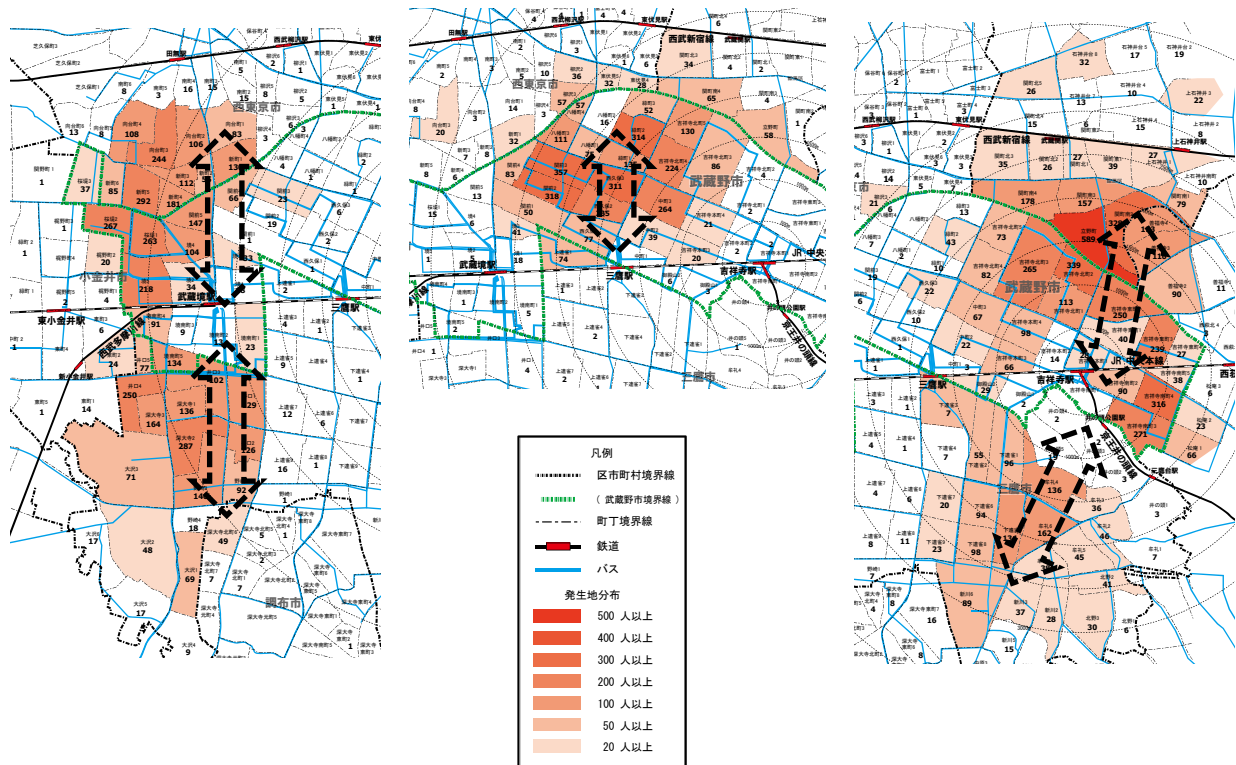
2 自転車利用の発生地

駅周辺にある自転車駐車場の定期契約者(平成26年11月現在)を対象に、自転車利用発生地を整理すると、下記の通りとなる。鉄道が東西方向に位置していることから駅の南北方向からの利用者が多い。

武蔵境駅周辺利用者

三鷹駅北口周辺利用者

吉祥寺駅周辺利用者



3 自転車交通量

12時間あたり（7時～19時）の自転車交通量調査を、「2,000台以上」、「1,000～1,999台」「1,000台未満」の3つに分類し整理する。平成21年度、24年度、26年度と交通量調査を実施しているが、いずれの調査結果においても駅周辺や駅への導線となっている道路を中心に自転車交通量が多い。

・平成24年度、主要幹線道路の交差点において交通量調査を実施

五日市街道や井の頭通り、市道第85号線（アジア大学通り）などにおいて、12時間あたりの自転車交通量が2,000台以上である。

・平成26年度、駅へ向かう主要南北道路や市境における交通量調査を実施

吉祥寺通り、市道第16号線、武蔵境通りなどにおいて、12時間あたりの自転車交通量が2,000台以上である。

【自転車交通量調査結果①】（主要幹線道路の交差点交通量調査、平成24年度）

調査日：平成24年11月7日（水）



【自転車交通量調査結果②】（駅への主要南北道路などにおける交通量調査、平成26年度）

調査日：平成26年12月4日（木）



・平成 21 年度、駅周辺における交通量調査を実施

吉祥寺駅周辺は吉祥寺通りや五日市街道、三鷹駅北口周辺は三谷通りや文化会館通り、武蔵境駅周辺は武蔵境通りなどにおいて、12 時間あたりの自転車交通量が 2,000 台以上である。

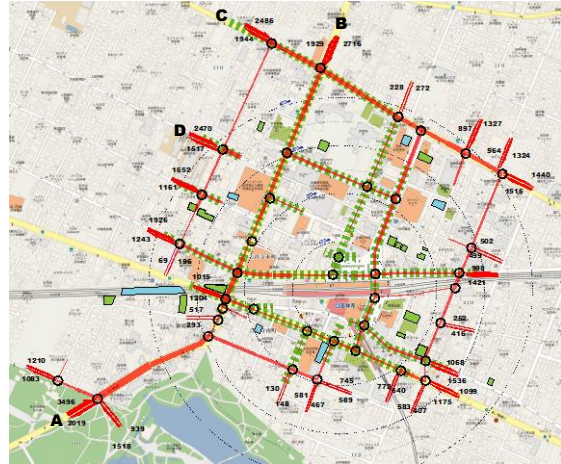
【自転車交通量調査結果③】（駅周辺における交通量調査、平成 21 年度）

■ 吉祥寺駅周辺

調査日：平成 21 年 6 月 23 日（火）

天 候：曇りのち晴れ

自転車流入量の多い箇所 (平日7-19時 2,000台以上)		
記号	流入地点	流入量 (台)
A	吉祥寺通り 南側	3,496
B	吉祥寺通り 北側	2,716
C	五日市街道 西側	2,486
D	大正通り 西側	2,470



■ 三鷹駅北口周辺

調査日：平成 21 年 7 月 7 日（火）

天 候：曇りのち晴れ

自転車流入量の多い箇所 (平日7-19時 2,000台以上)		
記号	流入地点	流入量 (台)
A	三谷通り 西側	3,391
B	文化会館通り 北側	2,457
C	三鷹通り 北側	2,062

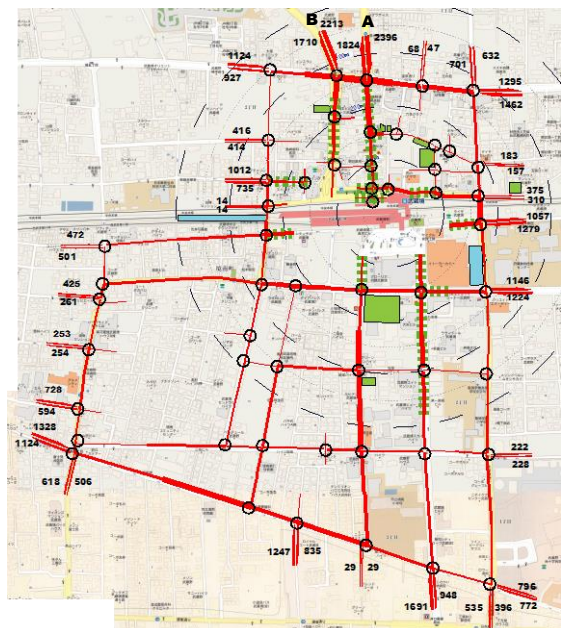


■ 武蔵境駅周辺

調査日：平成 21 年 7 月 1 日（火）

天 候：曇り

自転車流入量の多い箇所 (平日7-19時 2,000台以上)		
記号	流入地点	流入量 (台)
A	武蔵境通り 北側	2,396
B	市民会館方面 北側	2,213



4 自転車関与事故

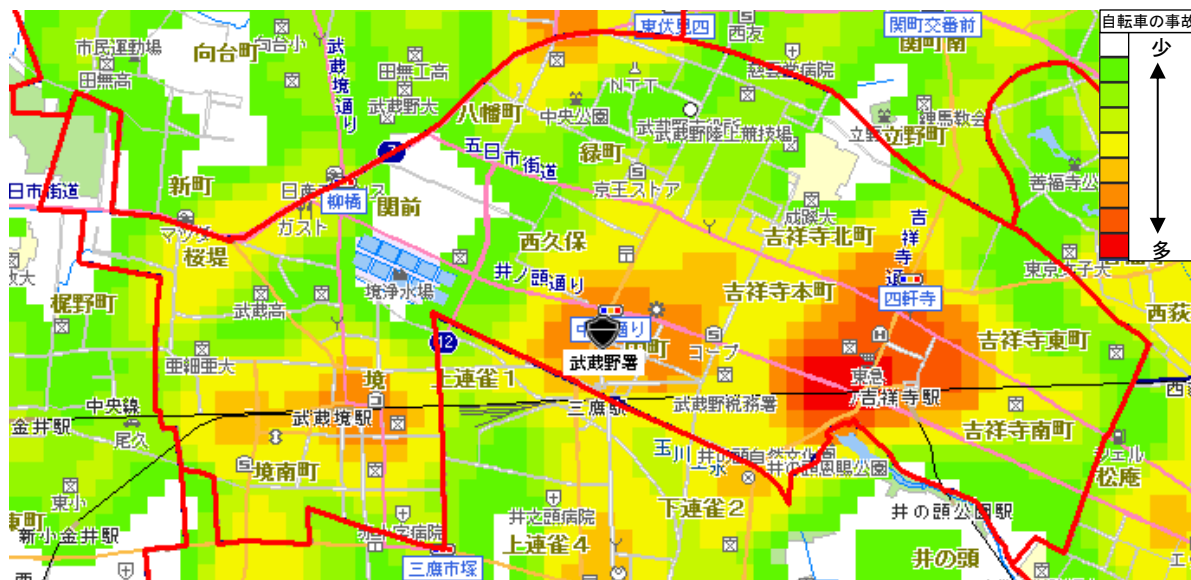
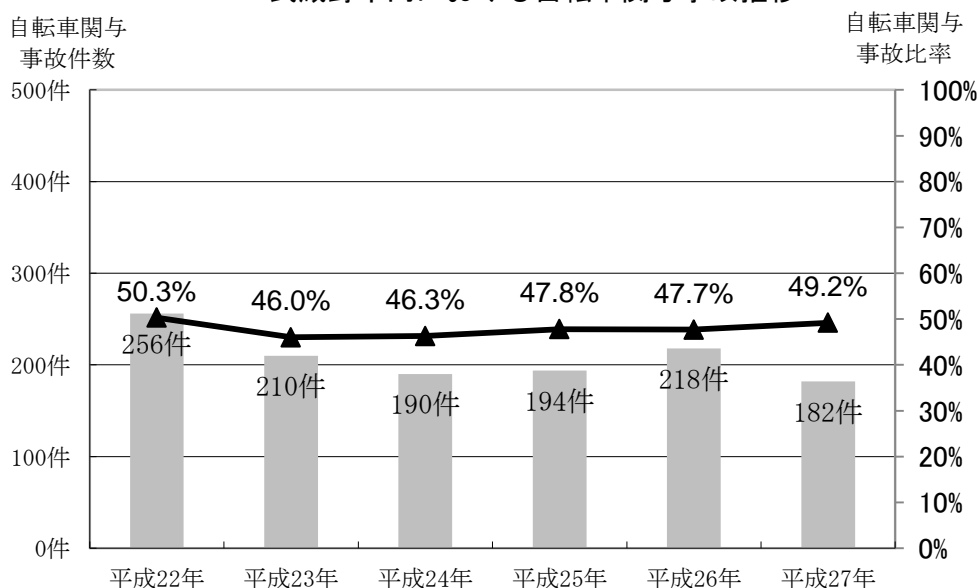
武蔵野市内で発生している交通事故は年々減少傾向にあるが、自転車に関与する事故は全体の約50%で推移している。(平成28年中の市内事故では自転車が第一当事者であった割合は約30%)

平成27年の自転車事故分布図をみると、駅周辺部において事故が多発している。

【交通事故の推移】

	平成22年	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年
交通事故総数	509件	457件	410件	406件	457件	370件
自転車関与事故	256件	210件	190件	194件	218件	182件
自転車事故比率	50.3%	46.0%	46.3%	47.8%	47.7%	49.2%

武蔵野市内における自転車関与事故推移



警視庁ホームページより (平成27年、自転車事故)

第3章 基本方針と計画目標

1 基本方針

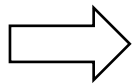
【基本方針1】利用者の視点を重視した安全で円滑な交通環境の整備

高齢社会の進展に対応するためにも、歩行者重視の視点により、誰もが安全で快適に移動できるよう、さらなる交通環境の向上を推進する。

自転車の走行空間整備といったハード面とともに、都や近隣自治体、警察などの様々な主体との広域的な連携を含めた自転車利用に関する交通ルールやマナーの啓発、自転車利用者への保険加入の推奨などソフト面での取り組みを進め、安全で快適な交通環境整備を進めていく。



歩道上に自転車駐車場
(吉祥寺大通り)



歩行者が安全で快適に移動
できる歩道環境へ

【基本方針2】自転車利用環境の整備と交通ルール・マナーの啓発

歩行者・自転車・自動車が共存できるよう、本市の実情に即した自転車走行空間の整備を進める。自転車の危険運転や重大事故が社会問題となるなか、平成27年に違反を繰り返した自転車運転者への講習会受講の義務化などを盛り込んだ改正道路交通法が施行された。

学校や警察との連携により、市域を越えた取り組みや事故再現型の講習会などを実施するとともに、今後も継続して交通ルールやマナーの向上に取り組む。歩行者・自転車・自動車が共存できるよう、本市の実情に即した自転車走行空間の整備を進める。



<整備事例>

かたらいの道（市道第16号線）

法定外表示・自転車誘導レーン（武蔵野方式）

【基本方針3】歩いて楽しいまちづくりの推進

武蔵野市内には魅力ある地域資源が多数あり、回遊することによってまちの魅力を直接感じることが楽しみを生み出し、来街者の増加にもつながっている。

歩行者を重視した安全で楽しい歩行空間づくりを推進するため、自転車駐車場の配置のあり方や自転車の通行を禁止する運用などの検討を進める。



歩行者が多い区域では、自転車利用者に対して、自転車から降りて押し歩きするよう看板にてご案内している。

2 計画目標

(1) 自転車走行空間整備の推進

かえで通りや市道第 16 号線において、自転車道や自転車誘導レーンを整備している。今後も、本市の実情に即した自転車走行空間の整備を進め、広域的な連続性のあるネットワーク機能を目指す。

生活道路においては、地元住民や学校などとの連携を強化することにより危険箇所を共有し、交差点のカラー舗装や点滅鉦の設置、注意看板の新設や更新などにより、歩行者と自転車と自動車の衝突や接触を回避させる取り組みを強化する。

危険な箇所における“点”での安全対策を積み重ね、路線全体の“線”へ広げつつ、路線同士が交差する“交差点”の対策を図ることにより広域的なエリア“面”での安全性確保につなげていく。

(2) 自転車に関する安全教育の充実

警察と連携し、自転車安全利用講習会をはじめとする自転車教育を充実させる。

都や近隣自治体などとの広域的な連携を含めた交通ルールやマナーの啓発に努め、交通事故を未然に防ぐ取り組みを推進させる。あわせて、万が一に備えて、自転車利用者の保険加入の推奨に取り組む。

(3) 歩行者を重視した自転車利用のあり方への転換

武蔵野市内には魅力ある地域資源が多数あり、回遊することによってまちの魅力を直接感じる事が楽しみを生み出している。歩行者と自転車の相乗的な関係の向上につながるよう、歩行者を重視した安全で楽しい歩行空間づくりを推進するため、自転車駐車場の配置のあり方や自転車の通行を禁止する運用などの検討を進める。

第4章 自転車走行環境づくりの推進

武蔵野市自転車等総合計画では、自転車の安全利用対策として、自転車安全利用講習会をはじめとする「自転車安全教育」、警察による道路交通法違反の自転車に対する「指導・警告や取締り」、自転車道や自転車誘導レーンなどの「走行空間整備」の3つの柱を基本としている。

1 自転車走行空間整備の推進

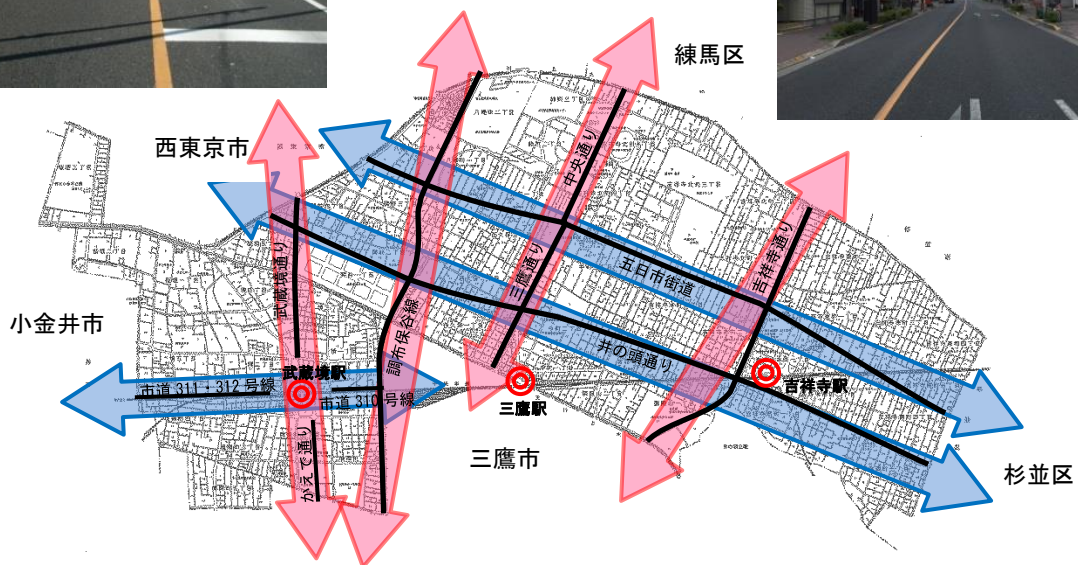
武蔵野市は、市外からの自転車による乗り入れが多く、近隣区市を結ぶ主要な幹線道路の自転車交通量は多い。近隣区市との広域的なネットワーク機能を有する道路として、南北方向では吉祥寺通りや武蔵境通り、東西方向では五日市街道や井の頭通りなどがある。

また、駅周辺部への自転車による乗入台数の多さからも明らかなように、自転車利用の目的地の一つとして駅周辺部がある。

井の頭通り
(都道武蔵境通り・交差部西)



吉祥寺通り (四軒寺北側)



市道第310号線
(武蔵境駅西高架下駐輪場付近)

近隣区市との広域ネットワーク

1-1 道路ネットワークを踏まえた自転車走行空間の形成

市外からの自転車による乗り入れが多い武蔵野市において、走行空間の求められる主な機能は、広域的なネットワーク、自動車や歩行者との通行分離、駅周辺部への導線である。

市内にある主要な幹線道路は、市外からの自転車利用者にとって駅周辺部への導線でもあり、自転車交通量も多い。その現状から近隣区市との広域的なネットワーク機能を有しているといえる。なお、駅直近においては公共交通機関の発着点となっており、かつ、歩行者が多いことから、他の路線への誘導や自転車の押し歩きの推進に努める。

生活道路では、道路幅員が十分に確保されておらず、歩行者・自転車・自動車の通行を分離することは容易ではない。広域的な自転車利用を考える際には、生活道路より歩道のある主要な幹線道路を中心とした路線を選定することが望ましい。

自転車走行空間ネットワーク路線を、下図の通りに定める。



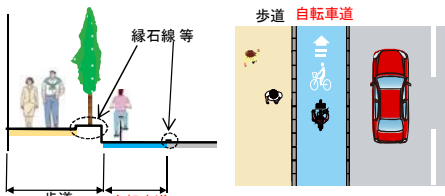
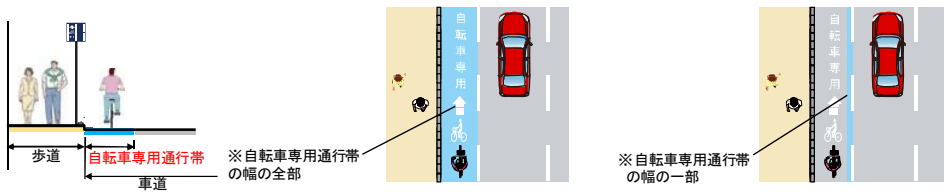
自転車走行空間ネットワーク路線

	路線名（通称名）	延長(km)	道路管理者
広域的なネットワーク機能・駅への導線			
1	吉祥寺通り	約 2.0km	都
2	五日市街道	約 7.9km	都
3	井の頭通り	約 4.8km	都
4	中央通り・三鷹通り・中央大通り	約 2.1km	都・市
5	調布保谷線（新武蔵境通り・伏見通り）	約 2.1km	都・市
6	武蔵境通り	約 1.1km	都
7	かえで通り	約 0.4km	市
8	市道第 310 号線・市道第 311 号線・市道第 312 号線	約 1.2km	市
広域的なネットワーク機能を補完する			
1	女子大通り	約 1.0km	都
2	成蹊通り	約 1.1km	市
3	都市計画道路 3・4・24 号線	約 1.0km	都
駅への導線			
1	吉祥寺大通り	約 0.5km	市
2	市道第 16 号線	約 1.6km	市
3	市道第 129 号線・市道第 293 号線	約 0.4km	市
4	中町新道	約 0.5km	市
5	都道 123 号線・市道第 84 号線	約 1.1km	都・市
6	市道第 291 号線・市道第 80 号線・都道 123 号線	約 0.7km	都・市
7	市道第 73 号線・都道 123 号線	約 1.1km	都・市
路線間をつなぐ			
1	本町新道	約 0.3km	市
2	市道第 12 号線（御殿山通り）	約 0.8km	市
3	市道第 41 号線・市道第 248 号線・市道第 252 号線	約 2.2km	市
4	市道第 212 号線・市道第 27 号線・市道第 240 号線	約 1.3km	市
5	市道第 55 号線	約 1.2km	市
6	市道第 40・市道第 60 号線	約 1.3km	市
7	市道第 67 号線	約 1.0km	市
8	市道第 40 号線・市道第 85 号線	約 1.6km	市
9	市道第 90 号線	約 0.7km	市
10	市道第 92 号線	約 0.5km	市
11	市道第 73 号線	約 0.5km	市
12	市道第 302 号線・市道第 308 号線	約 1.1km	市

1-2 整備手法の選定

(1) 整備手法の分類

自転車の走行空間として車道は、ガイドラインに基づき、「①自転車道」、「②普通自転車専用通行帯」、「③車道混在（法定外表示含む）」の3つに分類される。

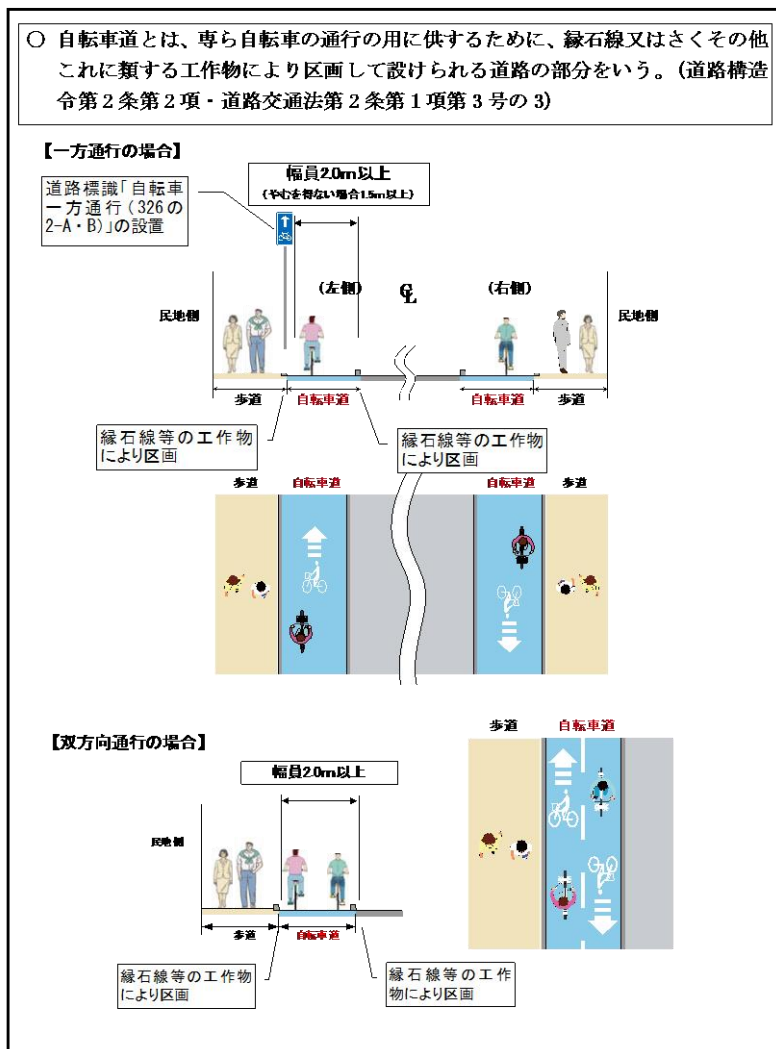
整備形態	【整備イメージ】
自転車道	 <p>緑石線等</p> <p>歩道 自転車道</p>
自転車専用通行帯	 <p>歩道 自転車専用通行帯 車道</p> <p>※自転車専用通行帯の幅の全部</p> <p>※自転車専用通行帯の幅の一部</p>
自転車と自動車を混在通行とする道路(車道混在)	<p>(1) 歩道のある道路における対策</p> <p>(2) 歩道のない道路における対策</p> <p>ピクトグラム等を設置</p> <p>歩道 車道</p> <p>【路肩・停車帯内の対策】</p> <p>【車線内の対策】</p> <p>※矢羽根型路面表示は外側線の下に重複させることができる</p> <p>路側帯 車道</p>

基本的な整備形態（イメージ）

「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（図 I-6）（平成 28 年 7 月 国土交通省道路局・警察庁交通局）」

①自転車道

自転車道とは、道路構造令第2条第2号及び道路交通法第2条第1項第3号の3に規定される、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という。



自転車道の設置イメージ

「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン(1.2.1 自転車道)(平成28年7月 国土交通省道路局・警察庁交通局)」

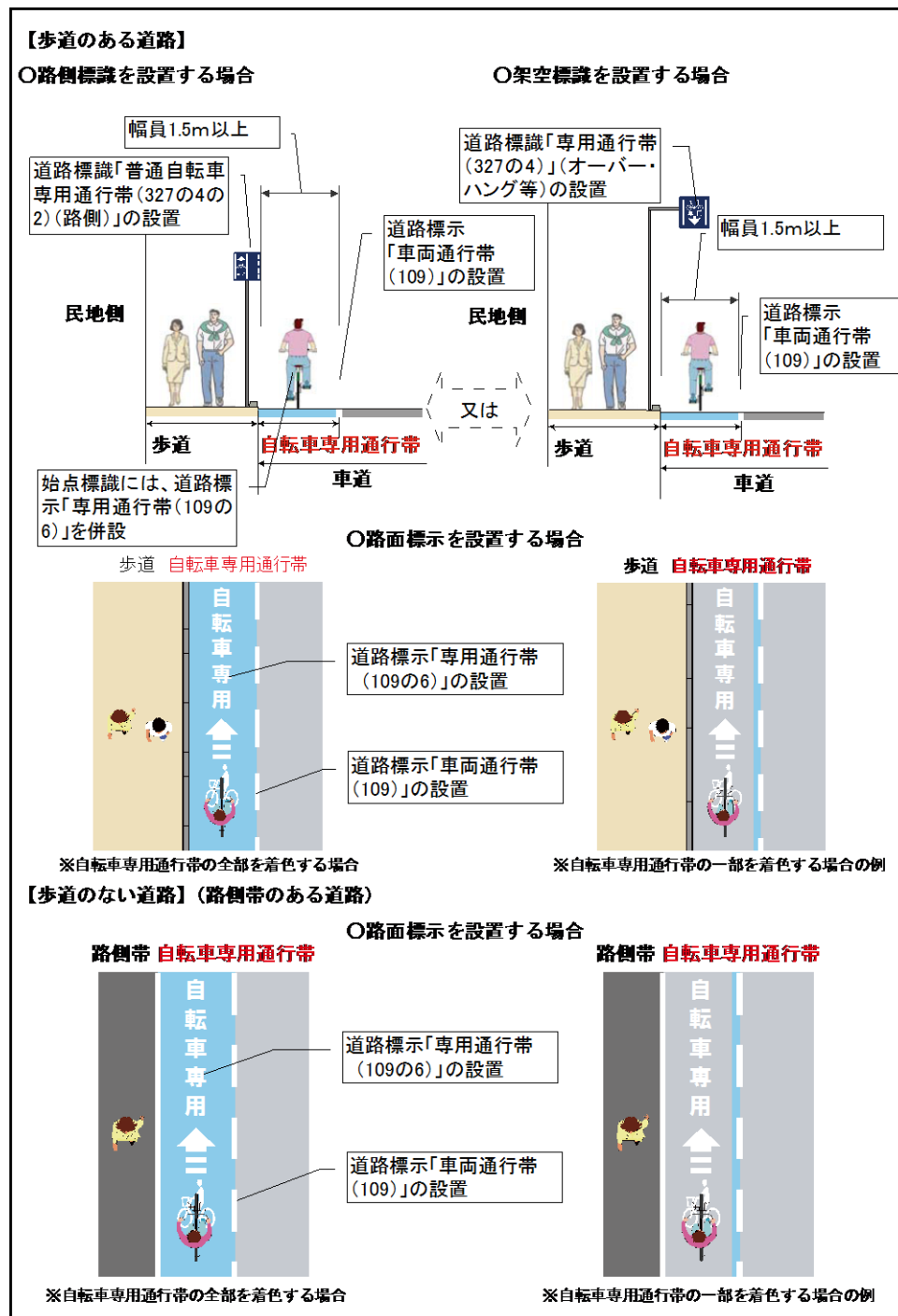
<本市の整備事例>



かえで通り

②自転車専用通行帯（自転車レーン）

自転車専用通行帯とは、道路交通法第20条第2項の道路標識により、車両通行帯の設けられた道路において、普通自転車が通行しなければならない車両通行帯として指定された車両通行帯をいう。



自転車専用通行帯の設置イメージ

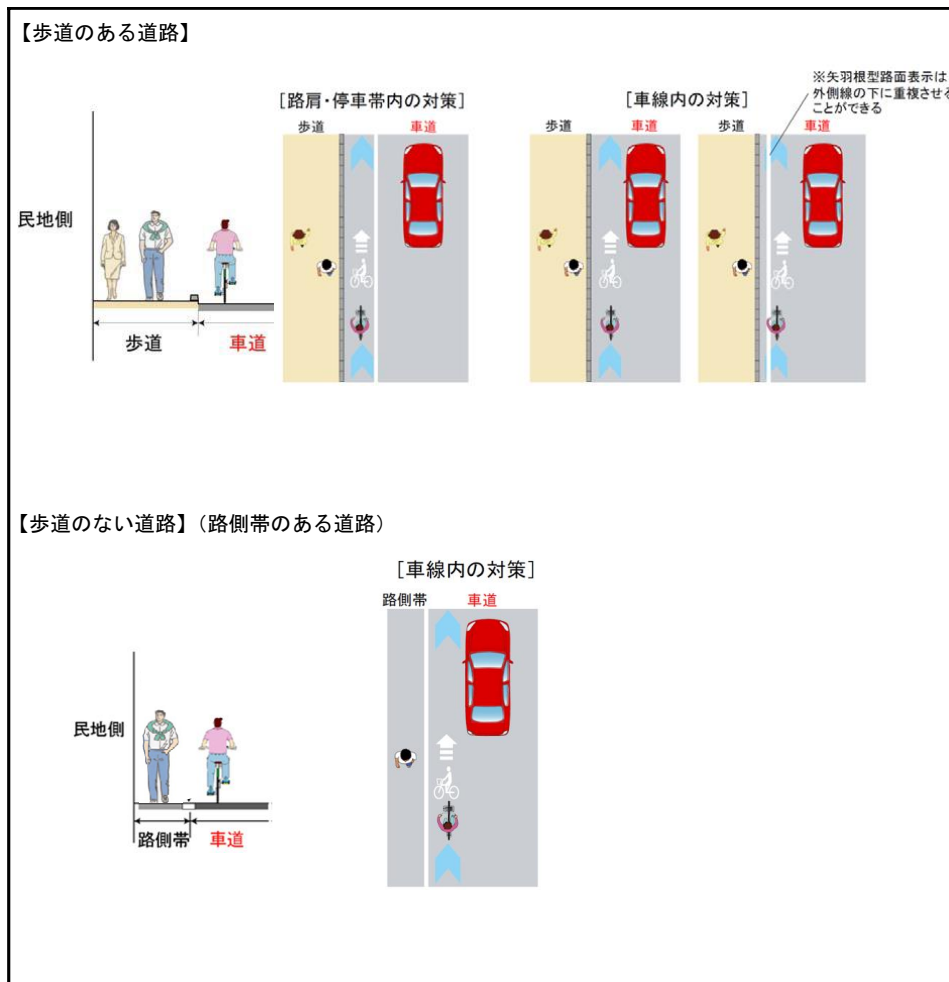
「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン(1.2.2 自転車専用通行帯)

(平成28年7月 国土交通省道路局・警察庁交通局)

<本市の整備事例> なし

③車道混在（法定外表示）

自動車と自転車が車道内で混在することを注意喚起するため、路肩や停車場内のカラー化や車道左側部の車線内に帯状の路面表示及びピクトグラムを設置し、自転車の通行位置を示したものをいう。



車道混在の設置イメージ

「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（1.2.3 車道混在）（平成 28 年 7 月 国土交通省道路局・警察庁交通局）」

<本市の整備事例>



市道第 16 号線（かたらいの道）
自転車誘導レーン（武蔵野方式）



都市計画道路 3・4・24 号線

(参考) 法定外表示などによる整備効果

市道第16号線は、三鷹駅北口周辺にある自転車駐車場への主要な自転車経路となっている。平成17年度より、車道の左側を自転車が通行するよう、路面表示による「自転車誘導レーン(武蔵野方式)」(法定外表示)を整備した。あわせて、警察による街頭指導を定期的に行っており、平成26年12月に実施した交通量調査結果でも、市道第16号線における自転車の車道左側通行の遵守率は高い。

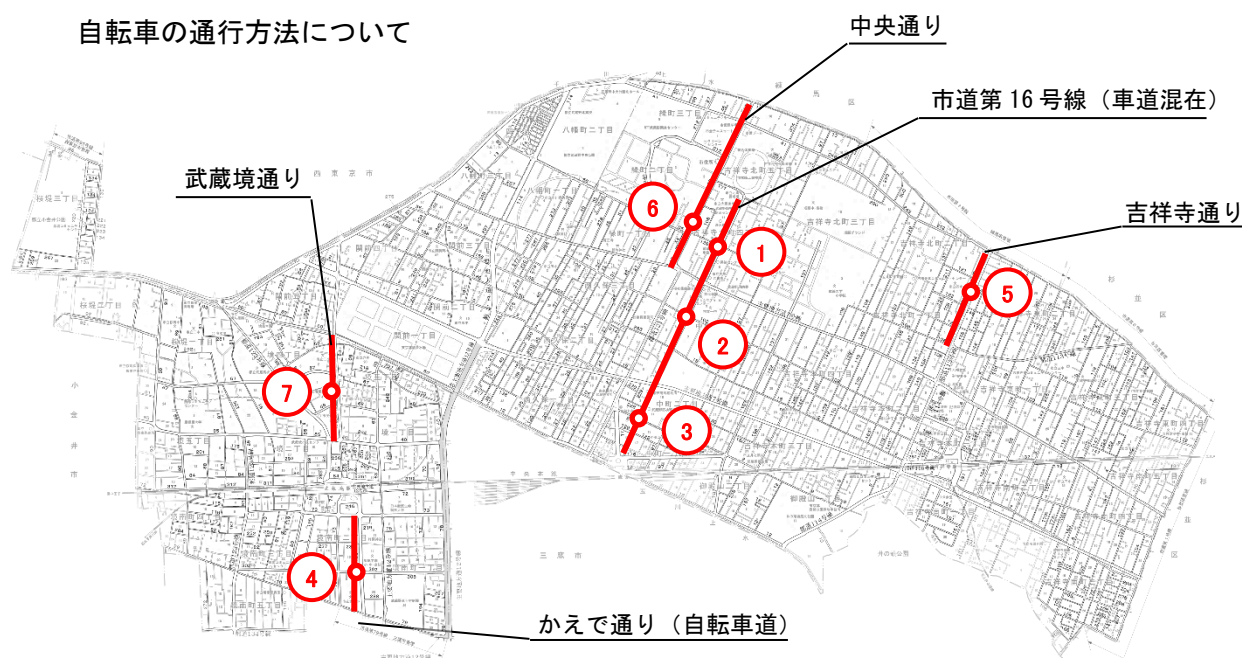
また、かえで通りでは、平成21年度に国のモデル事業として自転車道を整備し、自転車道の通行率は高い。

市道第16号線やかえで通りは、他の路線と比較しても、車道左側通行や自転車道の通行量が多く、整備効果が高いと言える。



市道第16号線
車道左側通行の遵守率が高い

自転車の通行方法について



■法定外表示(車道混在)

路線名	自転車交通量				歩道通行率	車道通行率	車道通行		
	歩道通行	車道通行(左側)	車道通行(逆走)	全通行量			左側通行	逆走率	
市道第16号線	①	325	2,218	88	2,631	12%	88%	96%	4%
	②	56	3,959	92	4,107	1%	99%	98%	2%
	③	311	4,340	401	5,052	6%	94%	92%	8%

※平成26年12月調査

※自転車は、「車道通行(左側)」が多く見受けられる

■自転車道

路線名	自転車交通量				歩道通行率	自転車道通行率	車道通行率
	歩道通行	自転車道	車道通行	全通行量			
かえで通り ④	974	2,348	90	3,412	29%	69%	3%

※平成23年10月調査

※自転車は、「自転車道通行」が多く見受けられる

■その他

路線名	自転車交通量				歩道通行率	車道通行率
	歩道通行	車道通行(左側)	車道通行(逆走)	全通行量		
吉祥寺通り ⑤	2,813	305	21	3,139	90%	10%
中央通り ⑥	2,770	339	28	3,137	88%	12%
武蔵境通り ⑦	3,190	622	38	3,850	83%	17%

※平成26年12月調査

※自転車は、「歩道通行」が多く見受けられる

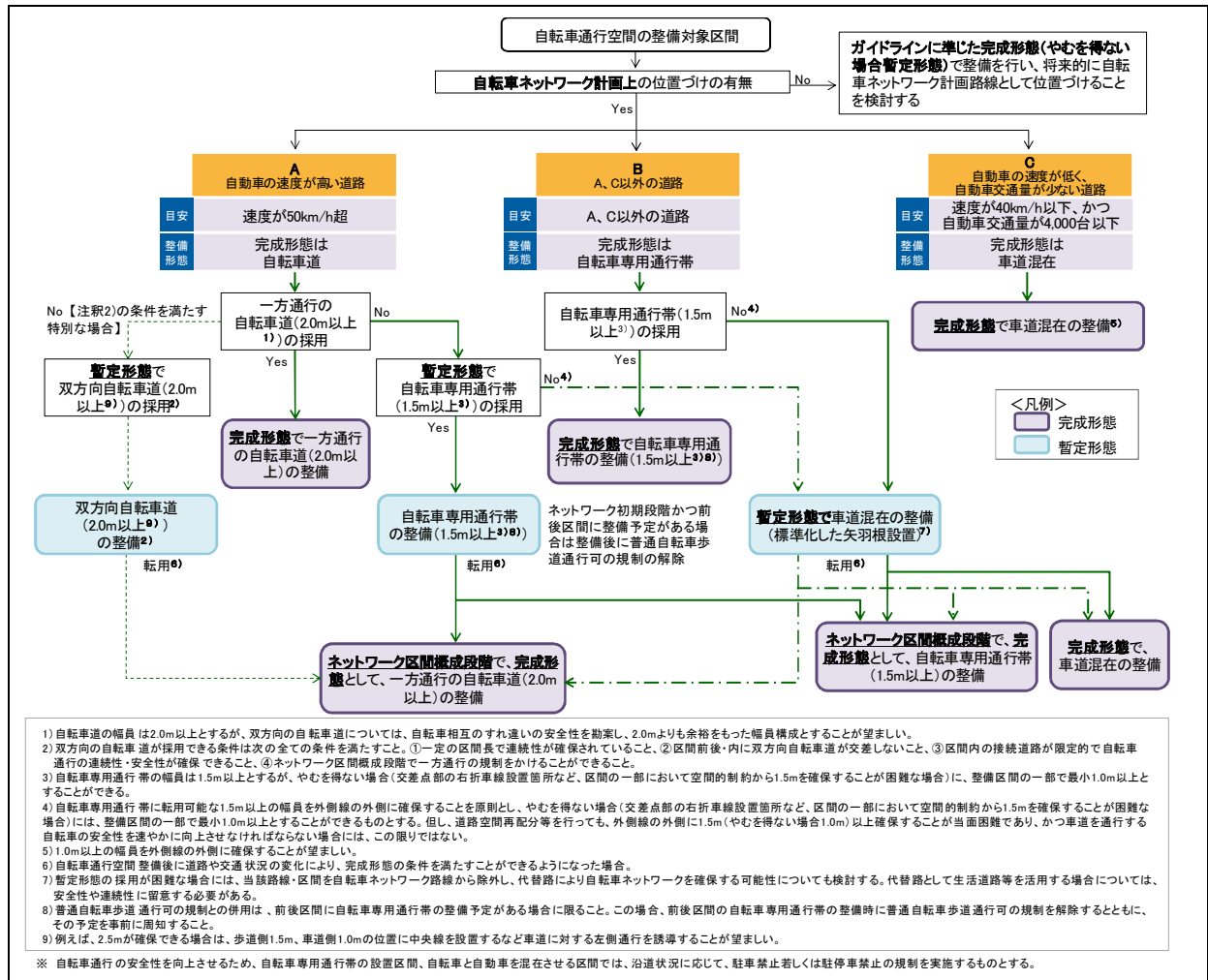
(2) 整備手法の選定方法

近隣区市とのつながり・連携を考えると統一的な道路整備が必要である。

自転車走行空間の整備手法は、ガイドラインに基づき選定するものとする。

ガイドラインに基づく自転車走行空間の整備形態選定フローは下記のとおりである。

速度規制や幅員に応じて、整備形態は異なる。



車道通行を基本とした暫定形態を考慮した整備形態選定フロー

「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン (図 I-8) (平成 28 年 7 月 国土交通省道路局・警察庁交通局)」

1—3 現状の課題と今後の取り組み

(1) 整備に向けた課題と取り組み

広域的なネットワーク機能を有する道路は、都道や歩道のある市道が中心となる。

ガイドラインに基づく自転車走行空間整備を考えた際、車両交通量と道路幅員の関係から自転車が通行すべき空間確保は、本市の現状の道路幅員では物理的に難しい。ガイドラインに基づいた自転車道や自転車専用レーンの整備となれば、車道幅員の拡幅が必要となる。現状の道路構造や幅員から鑑みても整備することは容易ではない。

道路交通法における自転車の通行方法は、車道の左側通行が原則である。車道の左側通行を促す第一歩として、市道第16号線のような車道の左側に法定外表示を整備するなど、自転車の車道通行を促す取り組みを広げていく。

あわせて、走行方法について分かりやすく説明した補助標識を設置するなど、自転車利用者や自動車運転者への意識づけにつなげていく。暫定的な整備ではあるが、今後、関係機関と協議を重ね、自転車走行空間整備を前進させていく。なお、駅周辺部において、自転車による乗り入れが多く、自転車関連事故も数多く発生していることから、駅周辺部から優先的に整備することとする。

本計画で選定した自転車走行空間ネットワーク路線は、主要な幹線道路であり、交差する道路も多く、安全性の向上が求められる。信号機や停止線の工夫、交差点における道路整備のあり方など、警視庁や道路管理者などとの連携を図り、さらなる検討と研究を重ね、安全性の向上につなげていく。

(2) 国・東京都・警視庁等関係機関との連携・調整

本計画で選定した自転車走行空間ネットワーク路線は、都道が多く含まれている。本市にとって、都道は骨格を担うべき路線となっていることから、引き続き、自転車走行空間の整備を要望していくとともに、早期整備に向けた連携と調整を働きかけていく。

また、警視庁では「自転車ナビルート設置計画」を定め、平成28年度から3か年かけて、路面表示により自転車の走行位置等について明示する整備を進めている。

国等の動向を注視するとともに、国や都を事務局とする、自転車走行空間ネットワーク計画調整会議等を通じて、情報提供並びに情報共有、連携等を働きかけていく。

(3) 隣接する自治体との連携・調整

北多摩南部建設事務所を事務局とする沿線7市で構成する「自転車走行空間に関する協議会」も情報交換の場として活用しながら、隣接する自治体との連携と調整を進めていく。

2 生活道路における安全対策の推進

2-1 基本方針

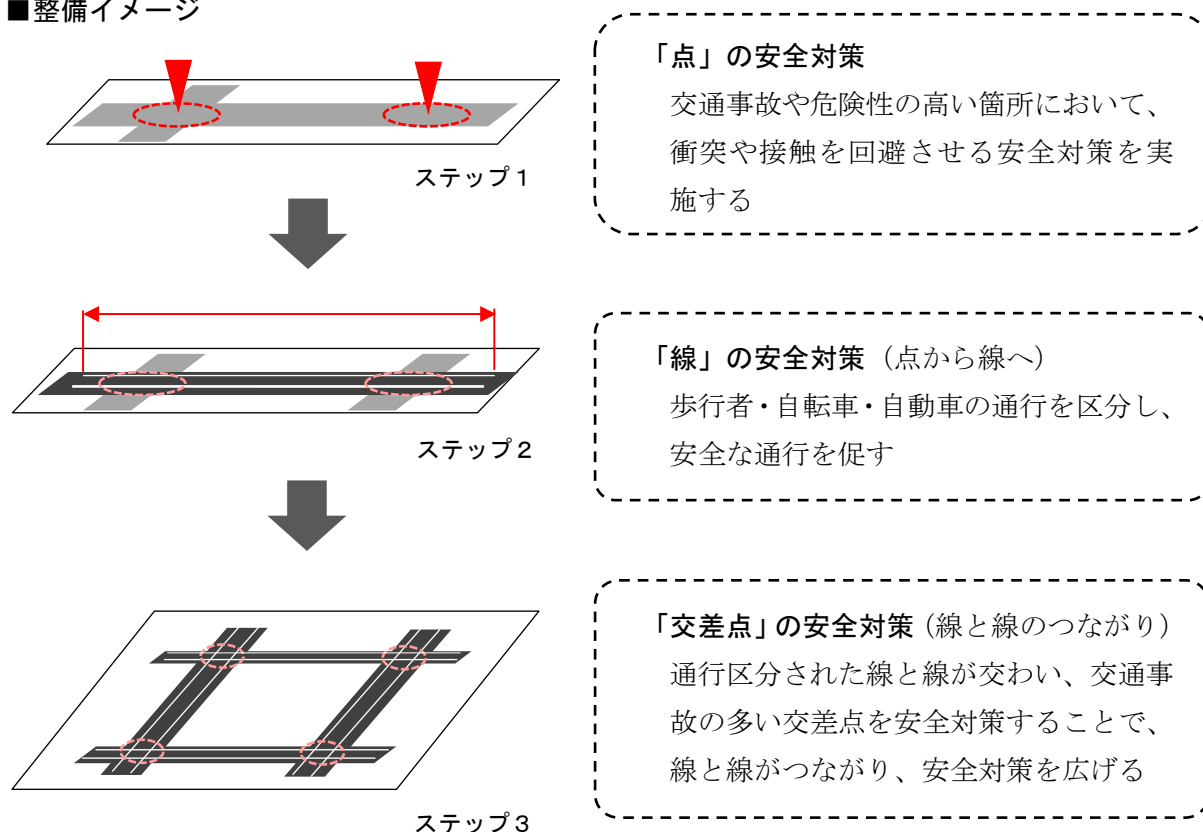
生活道路は、市内に点在している。自転車が集中する駅周辺、通学路に指定されている学校周辺、住宅街など様々な生活道路が存在する。

自転車が集中する駅周辺には、自転車利用の目的地である自転車駐車場や店舗等があり、面的な安全対策が必要である。通学路に指定されている学校周辺では、学校へ通学する児童達が歩行しており、自転車との通行分離が必要である。

危険な箇所における“点”での安全対策から積み重ね、看板や路面表示により自転車の左側通行が促され路線全体の“線”へ広がり、路線同士が交差する“交差点”の対策を図ることにより広域的なエリア“面”での安全確保につなげていく。

生活道路は、段階的な安全対策を地域と連携しながら進め、ネットワーク路線へと接続させていく。

■整備イメージ



2-2 安全対策

■ 自転車通行方法（左側通行）や歩行者との通行分離を促進する対策

	整備例	目的・内容
路面表示		車道の左側に、自転車が通行すべき通行帯を路面表示する。市道第 16 号線などで実施されており、指導的効果が期待できる。
高輝度看板		自転車の法令遵守を周知し、安全な走行を促す目的で設置する看板である。看板は、歩行者向けにも周知でき、様々な対応が可能である。
道路側溝（狭小型）		道路側溝（コンクリート部分）の幅を狭くすることで、従前のものより自転車が車道の左側を走行しやすくなる。
準歩道		防護柵により、歩行者と自転車・自動車との通行を区分し、歩行者の安全な通行が促される。
開発事業に伴う 歩道状空地の確保		歩行者の安全な通行を確保するために、まちづくり条例に基づき、開発事業にあわせて歩道状空地を確保する。連続性のある通行空間が確保されると、歩行者の安全な通行が促される。

参考：京都市内の生活道路における法定外表示



■ 交差点における安全対策

	整備例	目的・内容
高輝度看板		<p>交差点での危険を周知する目的で設置する看板。</p>
カラー舗装		<p>交差点部分の舗装色を赤などに変え、注意喚起を促す。夜間のライト点灯時に光る舗装材を用いる場合もある。</p>
点滅鈺		<p>夜間の交差点事故を回避するため、交差点中央部を赤く点滅させ、危険の潜む交差点を強く認識させる。</p>
自転車ストップマーク		<p>交差点手前に自転車の停車を促す路面標示。</p>
自転車ナビライン		<p>交差点内における自転車の通行位置・方向を示したもの。自動車などの他交通にも注意喚起を促す。</p>
カーブミラー		<p>著しく見えにくい死角がある交差点において、カーブミラーを設置することでその死角をなくすために補完的に設置する。</p>

■ その他 自転車の走行しやすい環境づくり

	整備例	目的・内容
<p>自転車駐車場出入口 における歩道の切り下 げ</p>		<p>自転車駐車場の出入口部分 に歩道の切り下げを設け、車 道を通行してきた自転車が 出入りできるようにする。</p>
<p>交差点における 自転車滞留スペースの 確保</p>		<p>交差点内に自転車の二段階 右折時の滞留スペースを確 保する。</p>
<p>バス停まわりにおける 自転車の走行環境づく り</p>		
<p>停止線の工夫</p>		<p>自転車の停止位置を自動車 よりも前出しすることで左 折巻き込み事故を防止する。</p>

3 自転車に関する安全教育の充実

武蔵野市内で発生している交通事故は減少傾向にあるが、自転車に関連する事故の割合は高い。近年では、道路交通法の改正など自転車を取り巻く環境が激変しており、自転車の安全な利用が着目されている。また、通勤や通学に自転車利用する場合には、安全教育の受講を義務付ける企業や団体も出てきている。

武蔵野市では、自転車事故に遭わない、起こさせない「自転車安全利用先進都市」を目指し、平成 20 年 10 月より、武蔵野市内を自転車で行く全ての方を対象に、武蔵野警察署との共催で、自転車安全利用講習会を開催しており、平成 29 年 4 月現在、約 30,000 人の方々が受講している。

この他にも、「第 10 次武蔵野市交通安全計画」に基づき、幼児から成人（高齢者）に至るまで、段階的かつ体系的に交通安全教育を実施している。

平成 24 年度の市立小学校における「自転車教室」から、参加者に運転免許証を模した「武蔵野市自転車安全教室修了証」（カード）を交付し、参加を促し、自転車ルールの遵守と規範精神の向上を図っている。また、市立中学校ではスタントマンを活用した事故再現型の安全教室（スタント講習）を実施している。

市外からの自転車の乗り入れが多いこともあり、引き続き、近隣区市との連携を強化するとともに、市域に限らず、市内で自転車を利用する市外の企業や学校、団体などに対して積極的に働きかけを行う。

自転車利用の多い自転車駐車場においては、自転車の安全利用を促す横断幕やポスターを掲示する。

自転車の正しい乗り方が、世代を越えて継承される機会を設けるとともに、様々な企業や団体に対して安全教育の受講を促す働きかけを進めていく。

また、自転車による事故によって多額の賠償金を支払わなくてはならない事案が発生していることも踏まえ、万が一に備えて保険に加入するよう講習会や市報などを通して周知していくとともに講習会の内容については適宜更新をし、内容の充実を図っていく。

【本市で進めている自転車に関する安全教育】（受講者数は、平成 20 年度～平成 28 年 12 月まで）

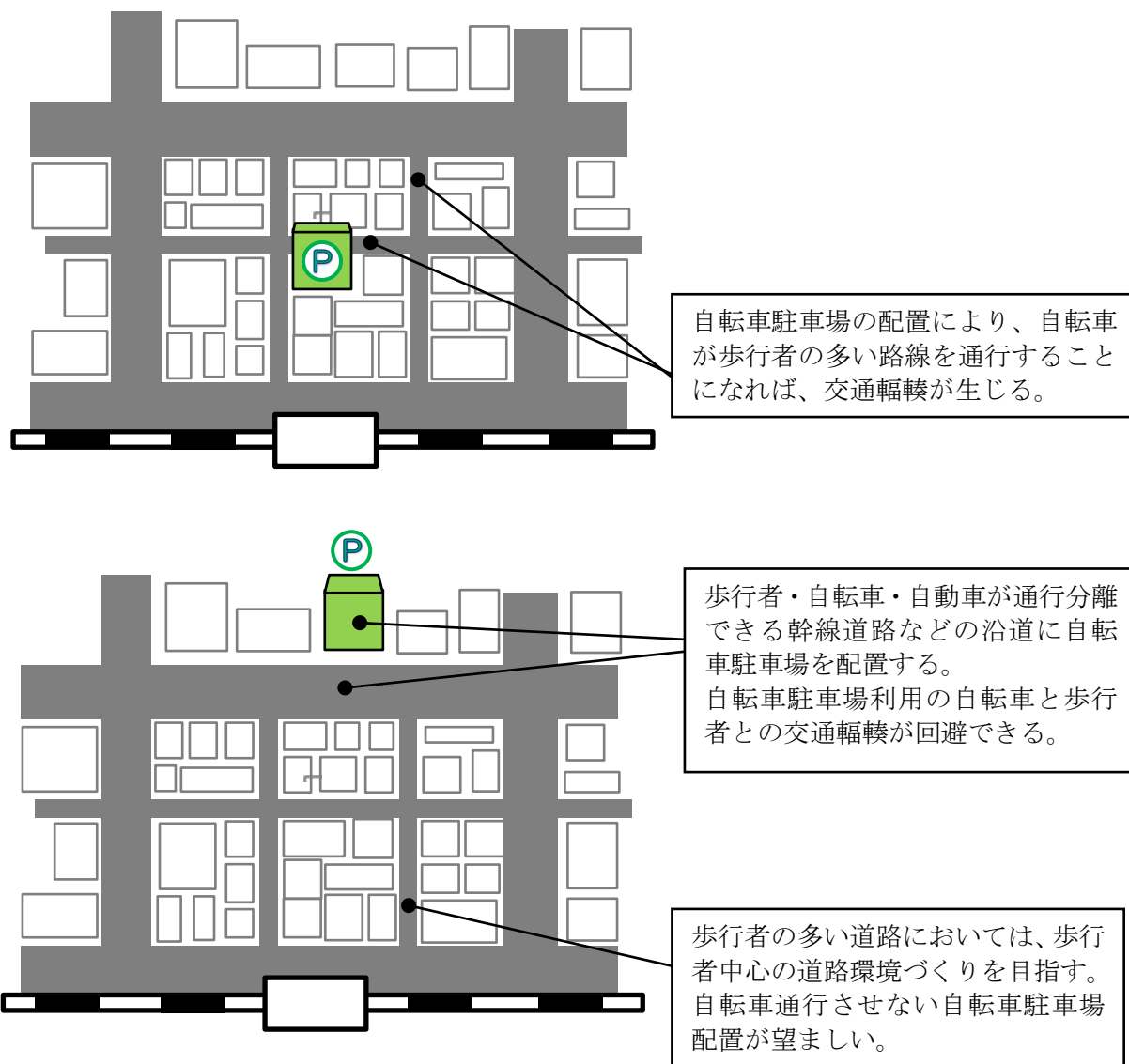
講習メニュー	受講者数	内容
一般講習	10,986 人	市報・ホームページ・チラシ等で募集。市内公共施設にて講習を行う。年 20 回程度開催している。
スタント講習	7,374 人	スクエアード・ストレイト方式のスタントマンによる自転車事故再現を行う講習会。市立中学校等で実施。市内の大学等にも開催を呼びかけ、自転車の安全教育の普及を図っている。
出前講習	9,318 人	地域や団体単位での要望に応じ、指定の会場に出前する講習会。これまで、市内企業、大学、コミセンなどで中心に開催している。



4 歩行者を重視した自転車利用のあり方への転換

駅周辺部を目的地とする自転車利用者が多いなか、機動性のある自転車の走行が歩行者の安全・安心を脅かす存在にもなっている。そのため、駅周辺部に整備する公共自転車駐車場は、自転車の走行導線を含めて考える必要があり、交通輻輳を回避する配置計画を進めていく必要がある。

また、車道から自転車駐車場への接続を考え、歩道の切下げなどの整備も必要である。



具体的には、駅周辺部は歩行者が大変多く、交通輻輳を回避するため、駅から離れた幹線道路沿いに自転車駐車場を配置することが望ましい。これにより、歩行者を中心とするエリアと、自転車利用のある路線を分けることができる。

同一の道路内で、歩行者・自転車・自動車を通行分離することが困難な場所（主に駅周辺部）においては、自転車駐車場の配置のあり方によって交通輻輳を回避するよう取り組んでいく。

あわせて、自転車の押し歩きについても、歩行者の交通量に応じて、地域と連携して取り組む必要がある。

武蔵野市自転車走行環境づくり推進計画

発 行 平成 29 年 4 月

発行者 武蔵野市都市整備部交通対策課

〒180-8777

東京都武蔵野市緑町 2-2-28

TEL 0422-60-1860 (直通)