

安全で快適な自転車走行空間の整備について

市川市 道路交通部 交通計画課

1. はじめに

「市川市の概要」

市川市は千葉県北西部に位置し、北は松戸市、東は船橋市と鎌ヶ谷市、南は浦安市と東京湾に面し、また江戸川を隔てて東京都江戸川区・葛飾区と相對しています。

市内の人口は約 47 万人、面積は約 56.39 km²、市内の道路は国道 4 路線、県道 11 路線、市道 3,021 路線の合計 3,036 路線で、総距離（実延長）が約 784 キロメートルで、この内市道は約 728 キロメートルとなっています。

今回、市川市では平成 27 年 6 月に『市川市自転車走行空間ネットワーク整備計画』を策定しましたのでご紹介いたします。

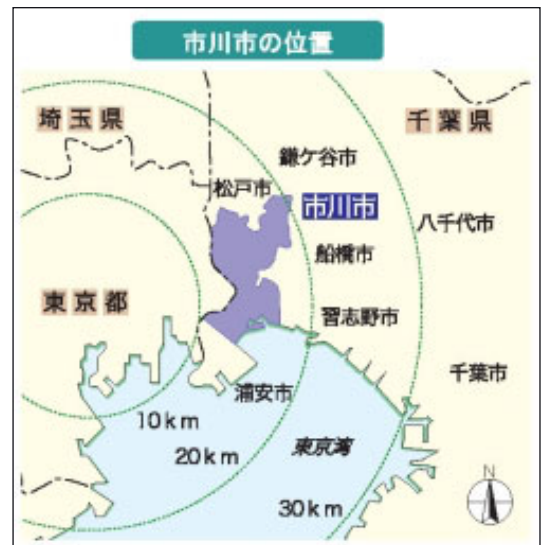


図 市川市の位置

2. 交通の現状と課題

本市は都心から 20km 圏にあり、都心への通勤・通学者が多いことから、鉄道駅へ向かう交通が集中します。また、狭隘な道路事情や市内中心部の交通事情などにより、自転車を利用する方が多く、県内他市と比較して交通手段に占める自転車分担率が高い傾向にあります。

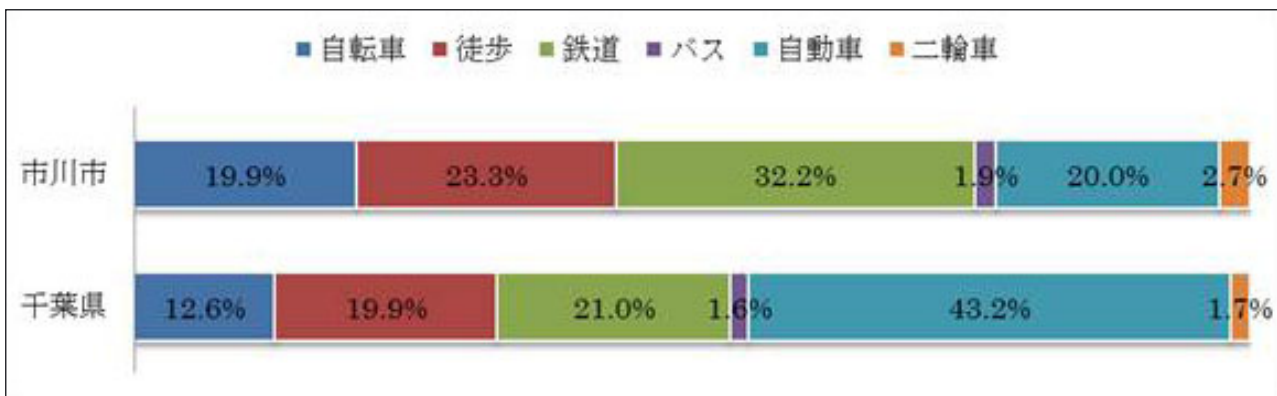
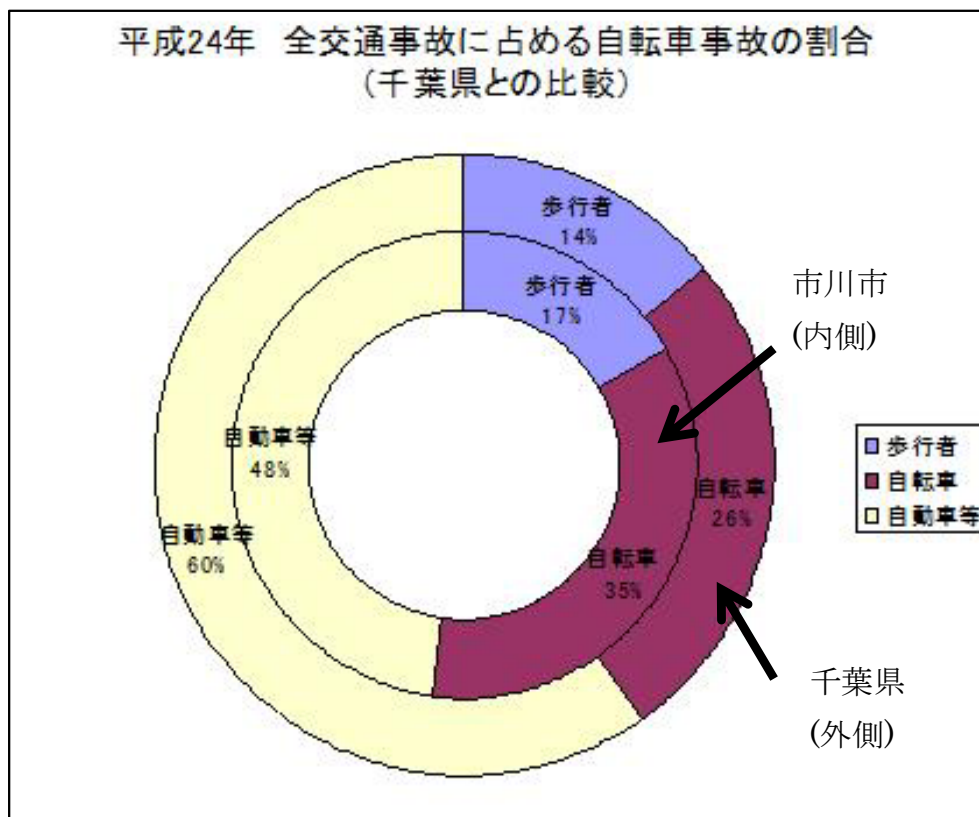


図 市川市の交通分担率（平成 20 年度パーソントリップ調査より）

また、交通事故全体の発生件数に占める自転車に関連する事故件数の割合が、千葉県全体では約 26% であるのに対して、市川市では約 35% を占めており、自転車に関連する事故の割合が高くなっています。

自転車は手軽な乗り物であり、運転免許を所持しない市民の重要な交通手段であると同時に、近年の健康志向の高まりから、今後も自転車利用は増加することが予想されるため、ソフト、ハード両面からの事故防止策が必要となります。



平成 24 年千葉県交通白書より

一方、自転車利用の増加とともに、自転車に関連する交通事故の増加が懸念されており、自転車利用者のマナー向上と自転車走行空間の整備が課題となっております。

そのような中、本市の中心部を南北に貫く東京外郭環状道路の建設が進められていることから、平成 22 年度に既存の自転車走行空間を含めた、自転車走行空間ネットワーク基本構想の策定を進めました。

3. 「市川市自転車走行空間ネットワーク基本構想」について

本市では、安全で快適な自転車走行空間の形成を図るため、平成 22 年 7 月に『市川市自転車走行空間ネットワーク基本構想』を策定しました。この基本構想では、安全で快適な自転車走行空間の整備促進を図るために、自転車走行空間のネットワーク形成及び整備の方針を示しています。

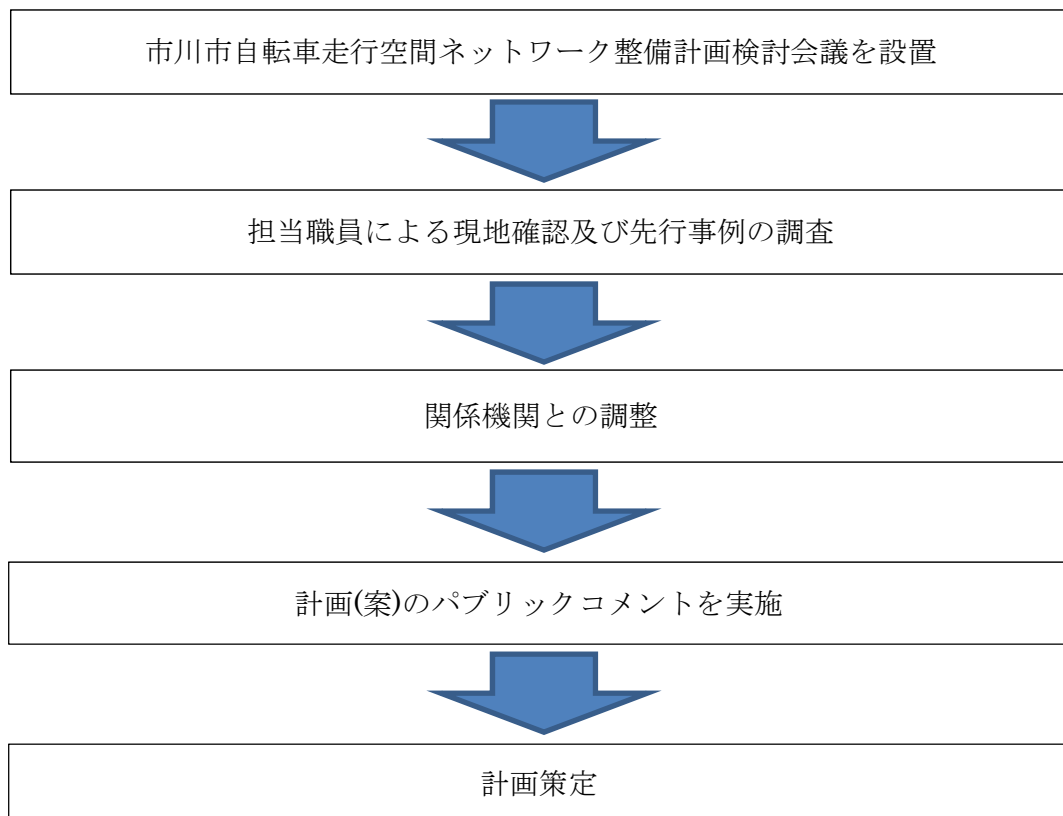
その後、平成 24 年 11 月に、国土交通省道路局及び警察庁交通局により、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」が公表され、新たな自転車通行空間の標準的な考え方などが示されたことにより、構想の実現化を図るため、「市川市自転車走行空間ネットワーク整備計画」に着手し平成 27 年 6 月に策定しました。

4. 「市川市自転車走行空間ネットワーク整備計画」について

(1) 計画の策定について

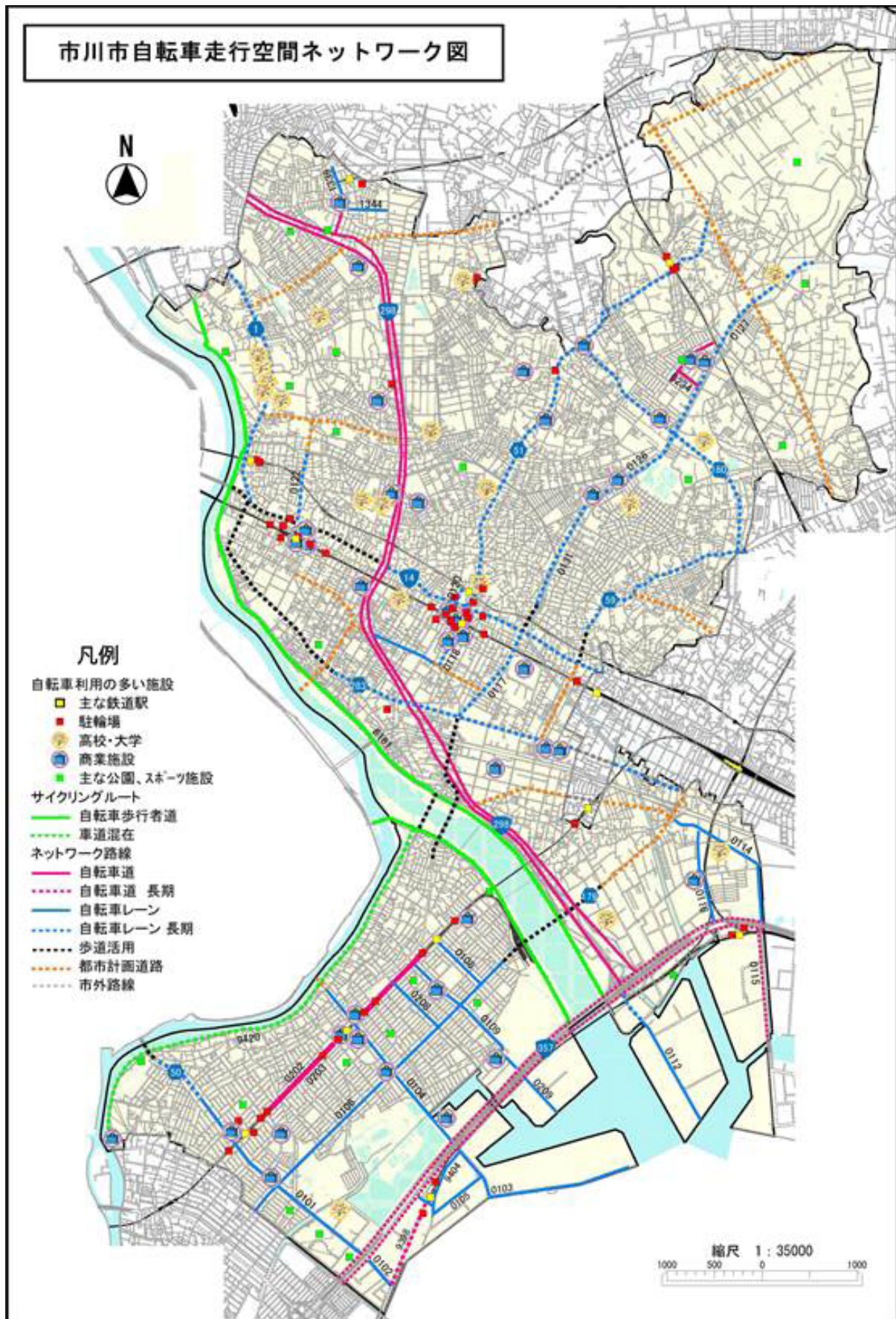
『市川市自転車走行空間ネットワーク整備計画』については、本市の各関連部署から集めた若手職員が中心となり、現地調査及び先行事例を参考にし、計画（案）のパブリックコメントを実施するなど検討を重ね、全て職員の手で策定しました。

○計画策定までの流れ



(2) 整備路線

本計画では、自転車利用者と歩行者が安全で快適に目的地へアクセスできる交通環境の実現を目的とし、市内 39 路線、約 33.7km の整備を予定しています。



(3) 整備形態

自転車が安全で快適に走行するためには、歩行者と自転車が分離した走行空間を確保することが必要です。そのため、都市計画道路や既存の広幅員道路については、視覚的に分離された自転車レーンを中心として自動車の速度や道路状況に応じた整備形態を検討します。

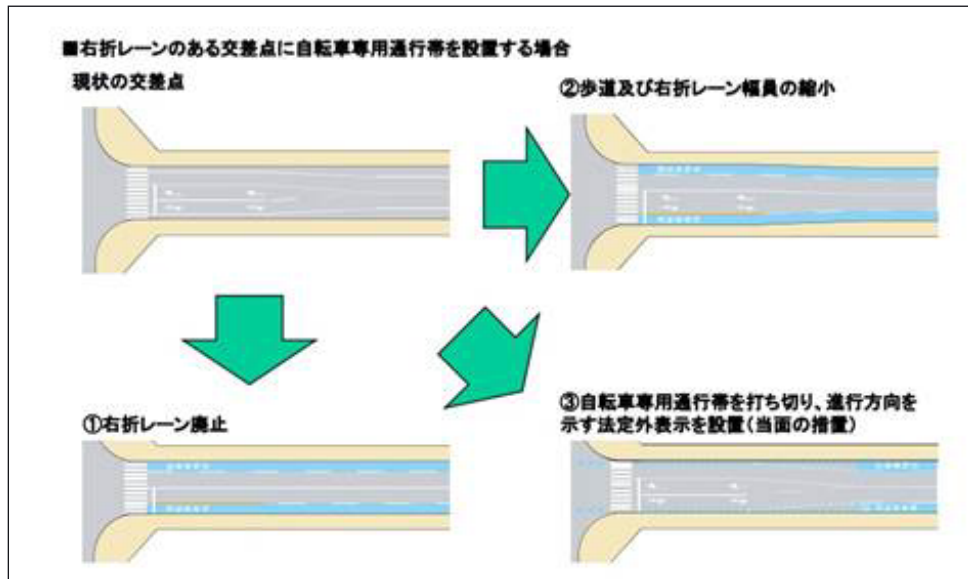
		A 自転車道	B 自転車レーン	C 車道混在 (自転車と自動車を混在通行とする道路)
				
通行方法		双方向通行 (規制により一方通行)	一方通行 (車道の左側通行)	一方通行 (車道の左側通行)
有効幅員		2.0m以上 (2.5m以上が望ましい ¹⁾)	1.0m 以上 (1.5m 以上が望ましい ²⁾)	—
特徴		構造分離されているため安全性が高いが、整備費用や自転車同士が十分にすれ違える道路幅員の確保、交差点の処理が課題となる。	車道で自動車と同方向に一方通行であるため、安全に自転車の走行性能を発揮しやすいが、駐車車両により妨げられやすい。	整備が容易で通行方法の周知に効果的だが、自動車との接触の危険性があり、駐車車両により妨げられやすい。
関連条例・関連法	道路構造条例 ³⁾	自転車道 (第2条第1項第2号)	車道 (第2条第1項第4号)	車道 (第2条第1項第4号)
	道路交通法	自転車道 (第2条第1項第3号の3、第63条の3)	車両通行帯 (第20条第2項)	車道 (第2条第1項第3号、第17条の2、第18条第1項)

- 1 自転車の相対速度差による危険性、分離工作物による威圧感を軽減するため
- 2 自動車との接触の危険性、速度差による風圧と威圧感を軽減するため
- 3 「市川市が管理する市道の構造の技術的基準を定める条例」

(4) 自転車走行空間整備における課題について

① 交差点部の整備

右折レーンにより自転車走行空間を連続的に確保することが困難な箇所では、下図を参考にして整備の検討をします。



資料：国土交通省・警察庁（平成 24 年）「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」

② 駐車対策

自転車レーン上に駐車されると、自転車の通行に障害が出るため、ポールを設置することにより自転車レーン上の駐車を抑制します。



資料：国土交通省・警察庁（平成 26 年）

「第 1 回 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」

5. おわりに

計画に基づく整備については、関係機関と連携を図りながら平成 27 年度より始めております。また、合わせて自転車ルールについては啓発看板の設置や広報活動、学校などへの周知を進め、安全で快適な自転車走行空間の創出を目指してまいります。