

第3章 『走る』

走行環境整備

自転車の安全で快適な走行環境の向上とその連続性を確保するため、利用ニーズに応じた自転車ネットワークを配置し、利用者に分かりやすい自転車走行帯整備に取り組みます。

1. 自転車ネットワークの配置方針

自転車ネットワークは、通勤、通学、買物等の日常的な移動に加え、観光やレクリエーションのため、より安全で快適な走行環境の向上と、その連続性の確保をめざし、日常の自転車ネットワーク、レクリエーションの自転車ネットワークで構成します。

(1) 日常の自転車ネットワーク

平塚駅を中心とした幹線的な自転車ネットワーク

自転車の利用圏域である平塚駅から約3km圏域を中心にネットワークを配置します。

地域生活圏の自転車ネットワーク

自転車ネットワークが配置されていない地域での地域生活圏の形成に向けた主要な公共公益施設等への連絡機能を高めるためのネットワークの配置は、地域生活圏の整備と一体となって個別に検討します。

(2) レクリエーションの自転車ネットワーク

さがみグリーンライン自転車道等の広域自転車道路や金目川サイクリングコース等のサイクリングロード、また観光地等との連絡機能を高めるためのネットワークを配置します。

イメージ図



2. 自転車ネットワークを構成する計画路線の選定

2-1. 自転車ネットワーク計画路線の選定方法

本市における自転車ネットワーク計画路線を選定するにあたり、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン(ガイドライン)」で定められたネットワーク路線選定の考え方を基に、本市の都市の特性を考慮し、平塚駅西口周辺地区の取組(P.63参照)の路線を含め、下記の方法で自転車ネットワーク計画路線の選定を行います。

ガイドラインにおけるネットワーク路線の選定

自転車ネットワークを構成する路線を、以下の ~ を適宜組み合わせ選定。

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及びスポーツ関連施設等の大規模集客施設、主な居住地区等を結ぶ路線

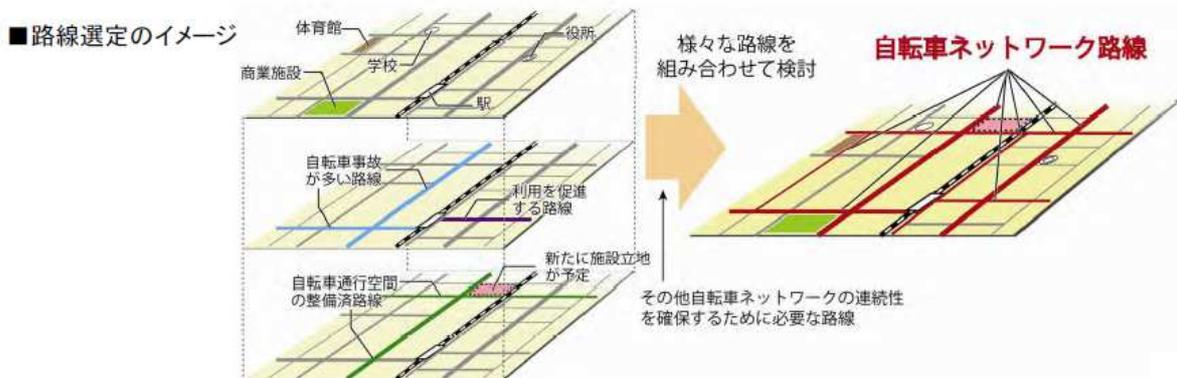
自転車と歩行者の錯綜や自転車関連の事故が多い路線の安全性を向上させるため、自転車通行空間を確保する路線

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

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

既に自転車の通行空間(自転車道、自転車専用通行帯、自転車専用道路)が整備されている路線

その他自転車ネットワークの連続性を確保するために必要な路線



資料：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン

平塚市の都市の特性

「平塚市自転車活用推進計画」におけるネットワーク計画路線の選定

日常の自転車ネットワーク、レクリエーションの自転車ネットワークを構成する路線を、以下の～を適宜組み合わせて選定。

駅周辺の駐輪場やバス停付近の駐輪場（サイクル&バスライド）へ接続する自転車交通量の多い路線

高校等へ接続する自転車交通量の多い路線

市役所、商業施設等市民生活に関連する主要施設を連絡する路線

自転車関連の事故が多い路線

さがみグリーンライン自転車道等の広域自転車道路や金目川サイクリングコース等のサイクリングロードを連絡する路線

スポーツ関連施設や公園を連絡する路線

観光地を連絡する路線

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

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

既に自転車の通行空間（自転車道、自転車専用通行帯、自転車専用道路等）が整備されている路線

その他自転車ネットワークの連続性を確保するために必要な路線

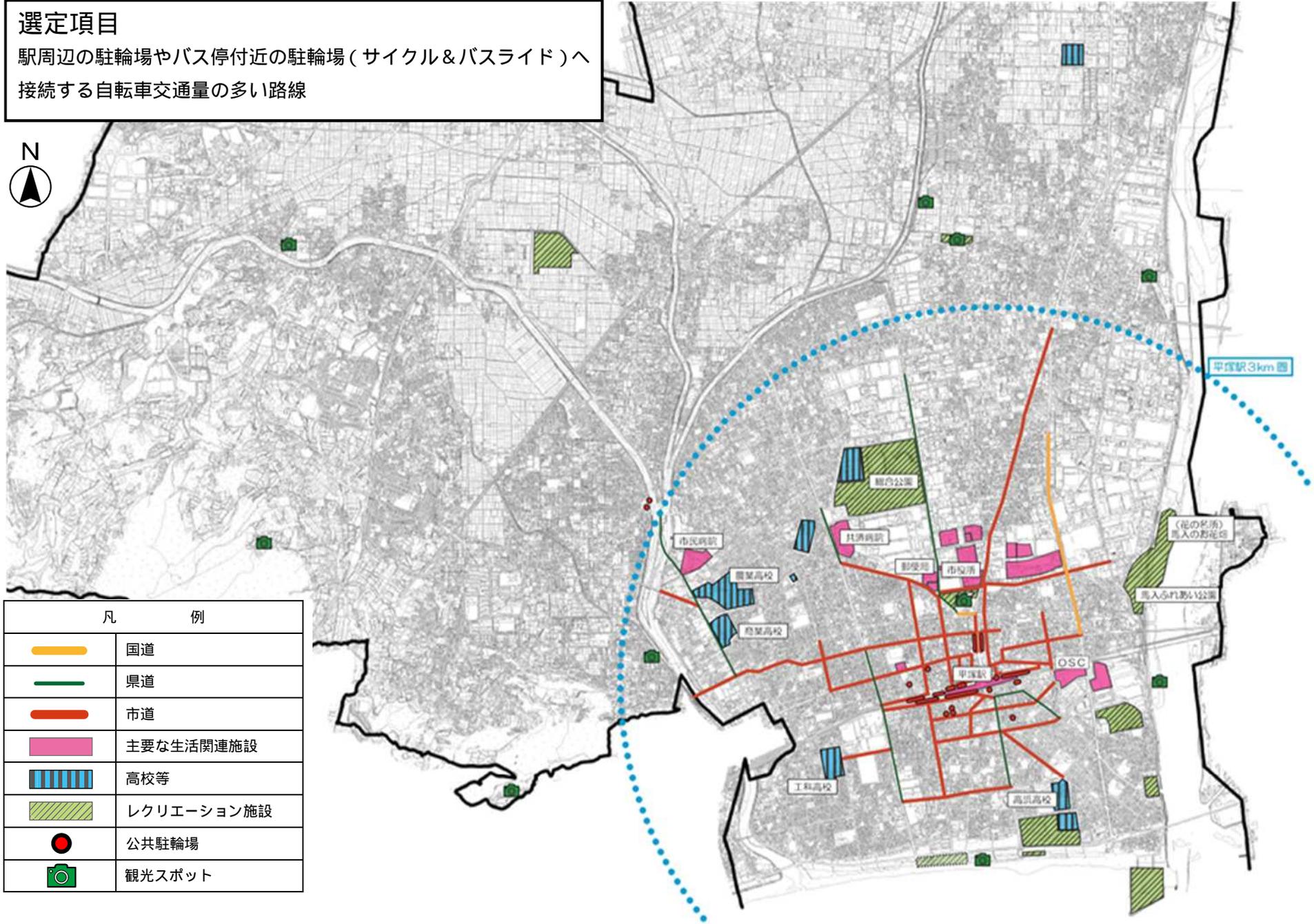
2 - 2 . 自転車ネットワーク計画

（1）自転車ネットワーク計画路線

上記で示した自転車ネットワーク計画路線の選定条件～それぞれの選定結果と、それを組み合わせた自転車ネットワーク計画路線を次頁以降に示します。

選定項目

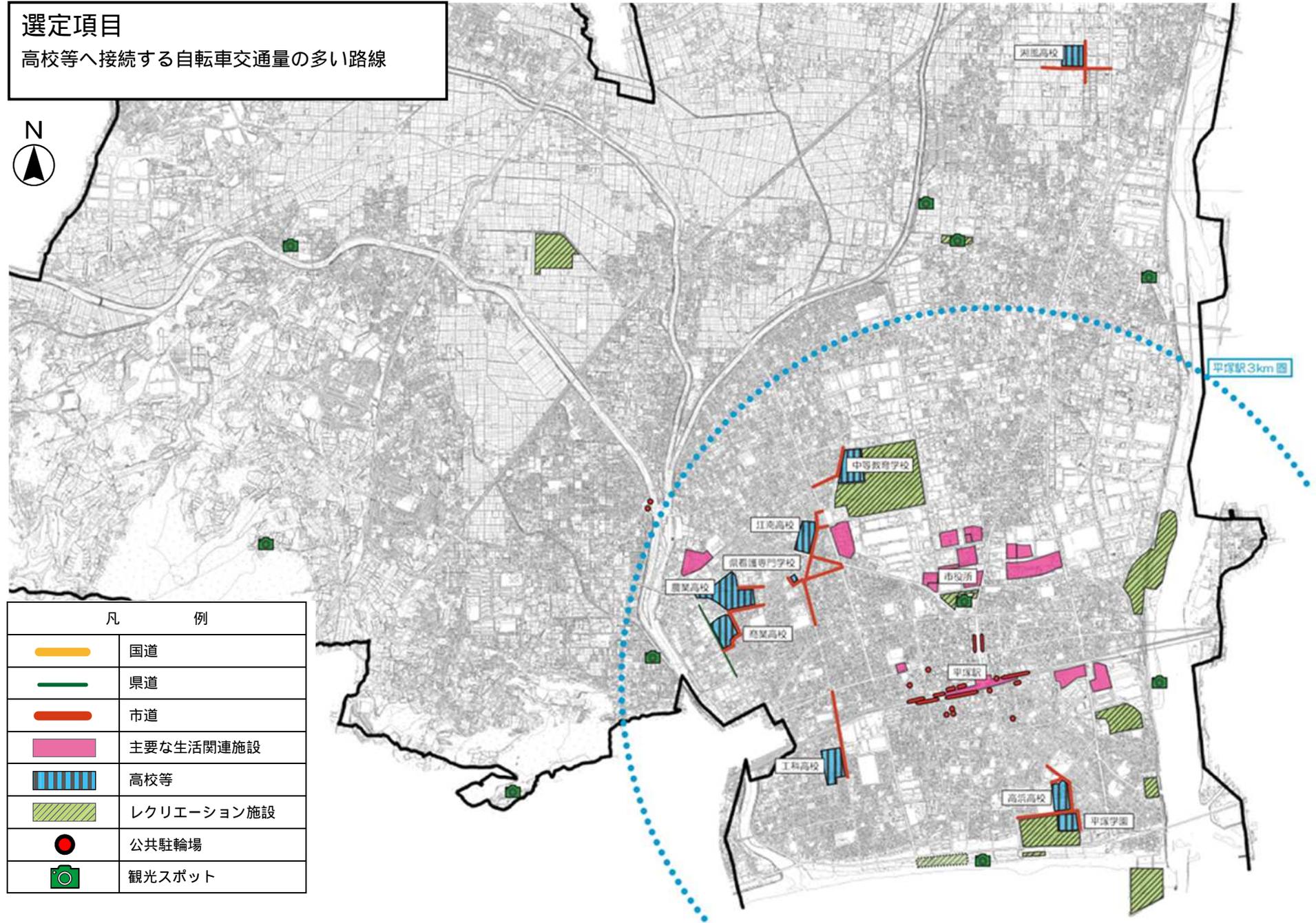
駅周辺の駐輪場やバス停付近の駐輪場(サイクル&バスライド)へ
 接続する自転車交通量の多い路線



凡 例	
	国道
	県道
	市道
	主要な生活関連施設
	高校等
	レクリエーション施設
	公共駐輪場
	観光スポット

選定項目

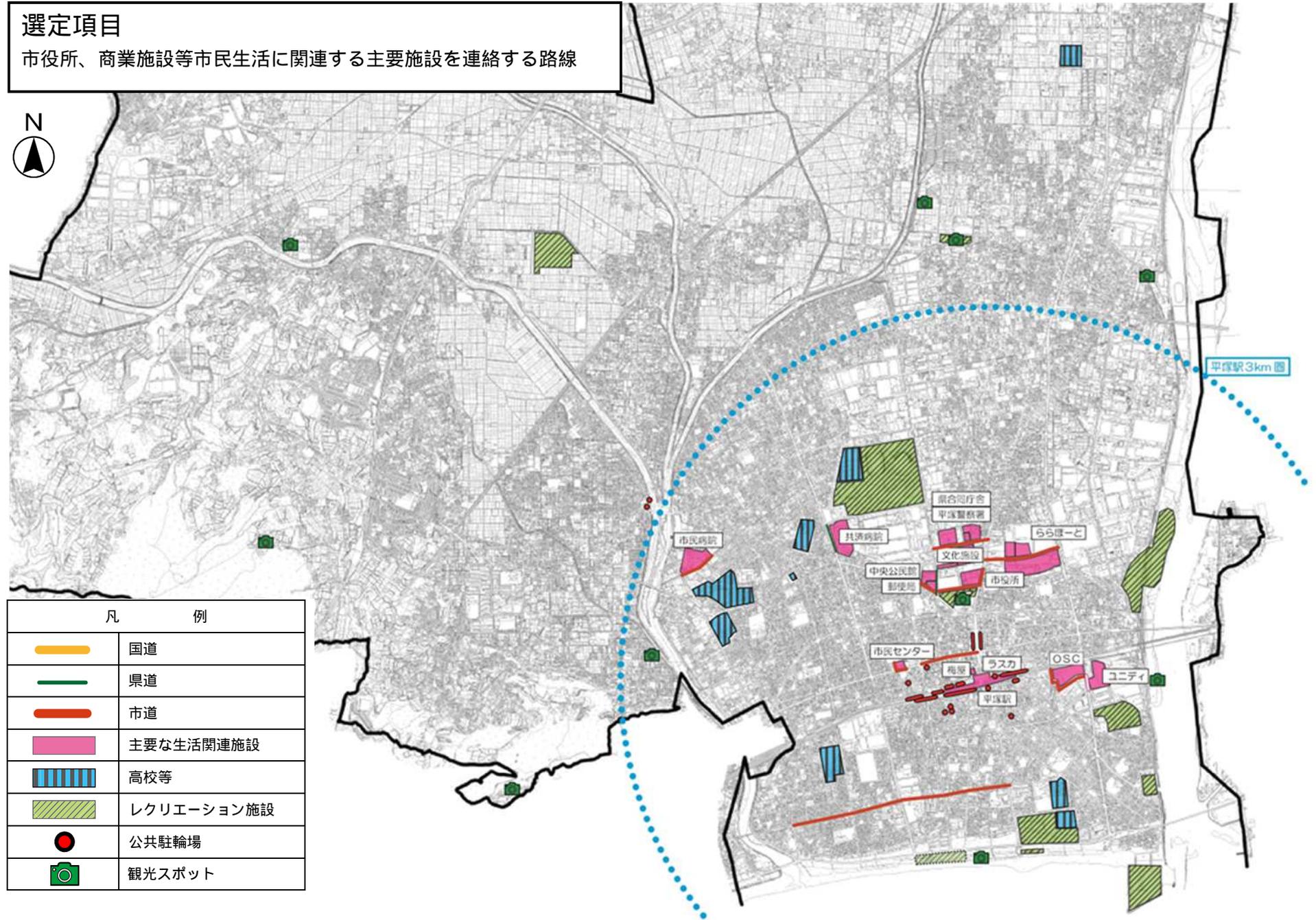
高校等へ接続する自転車交通量の多い路線



凡 例	
	国道
	県道
	市道
	主要な生活関連施設
	高校等
	レクリエーション施設
	公共駐輪場
	観光スポット

選定項目

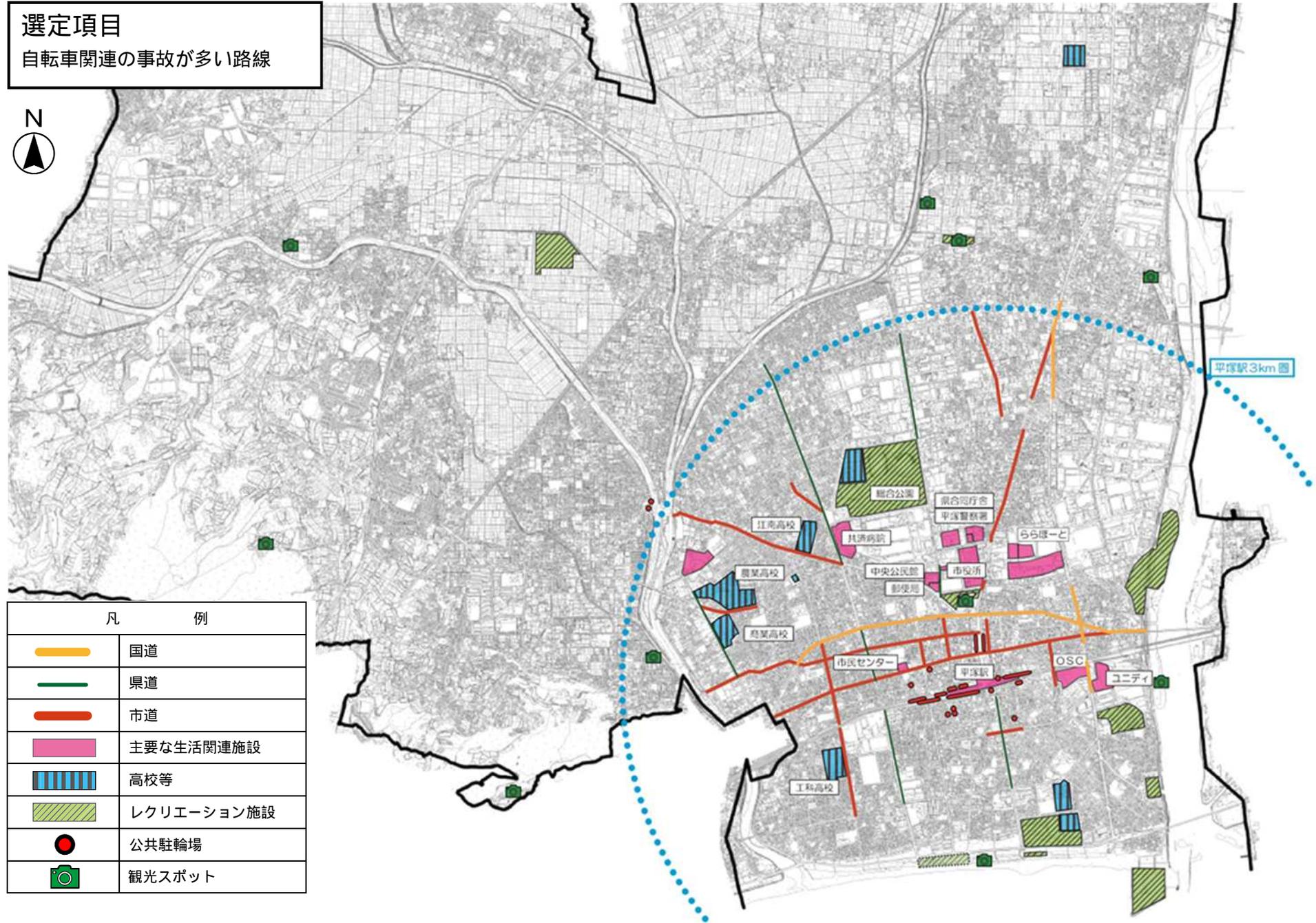
市役所、商業施設等市民生活に関連する主要施設を連絡する路線



凡 例	
	国道
	県道
	市道
	主要な生活関連施設
	高校等
	レクリエーション施設
	公共駐輪場
	観光スポット

選定項目

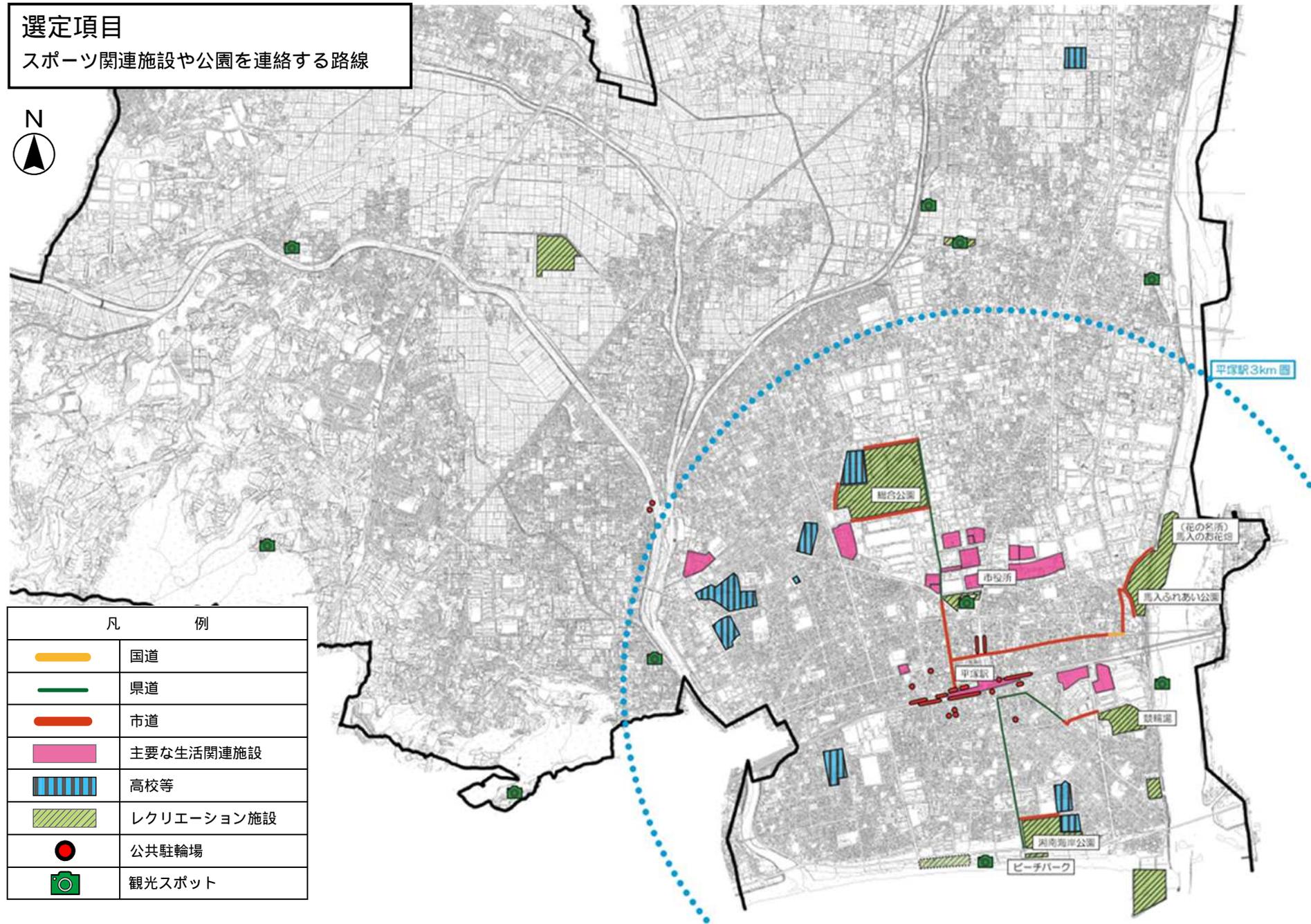
自転車関連の事故が多い路線



凡 例	
	国道
	県道
	市道
	主要な生活関連施設
	高校等
	レクリエーション施設
	公共駐輪場
	観光スポット

選定項目

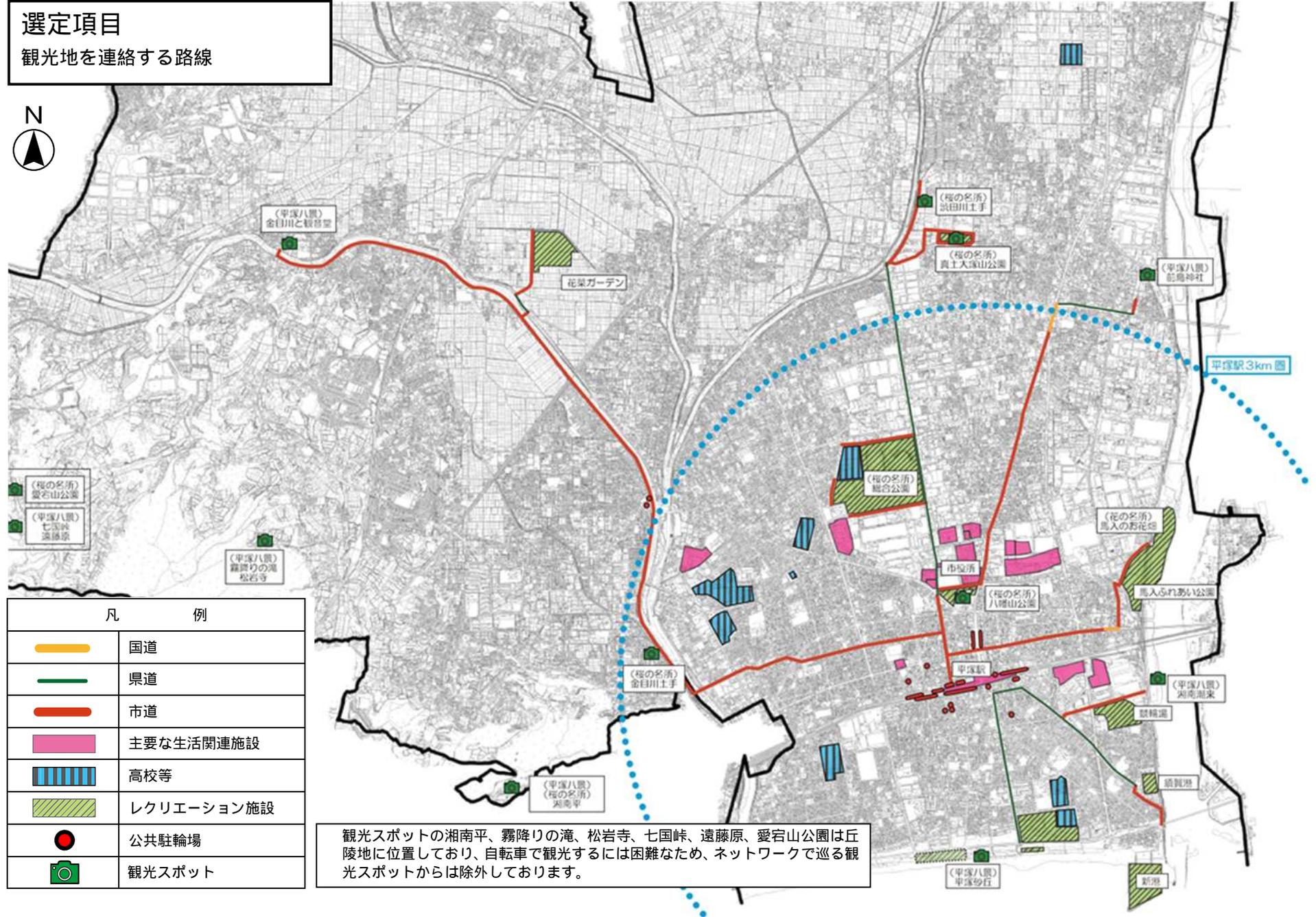
スポーツ関連施設や公園を連絡する路線



凡 例	
	国道
	県道
	市道
	主要な生活関連施設
	高校等
	レクリエーション施設
	公共駐輪場
	観光スポット

選定項目

観光地を連絡する路線

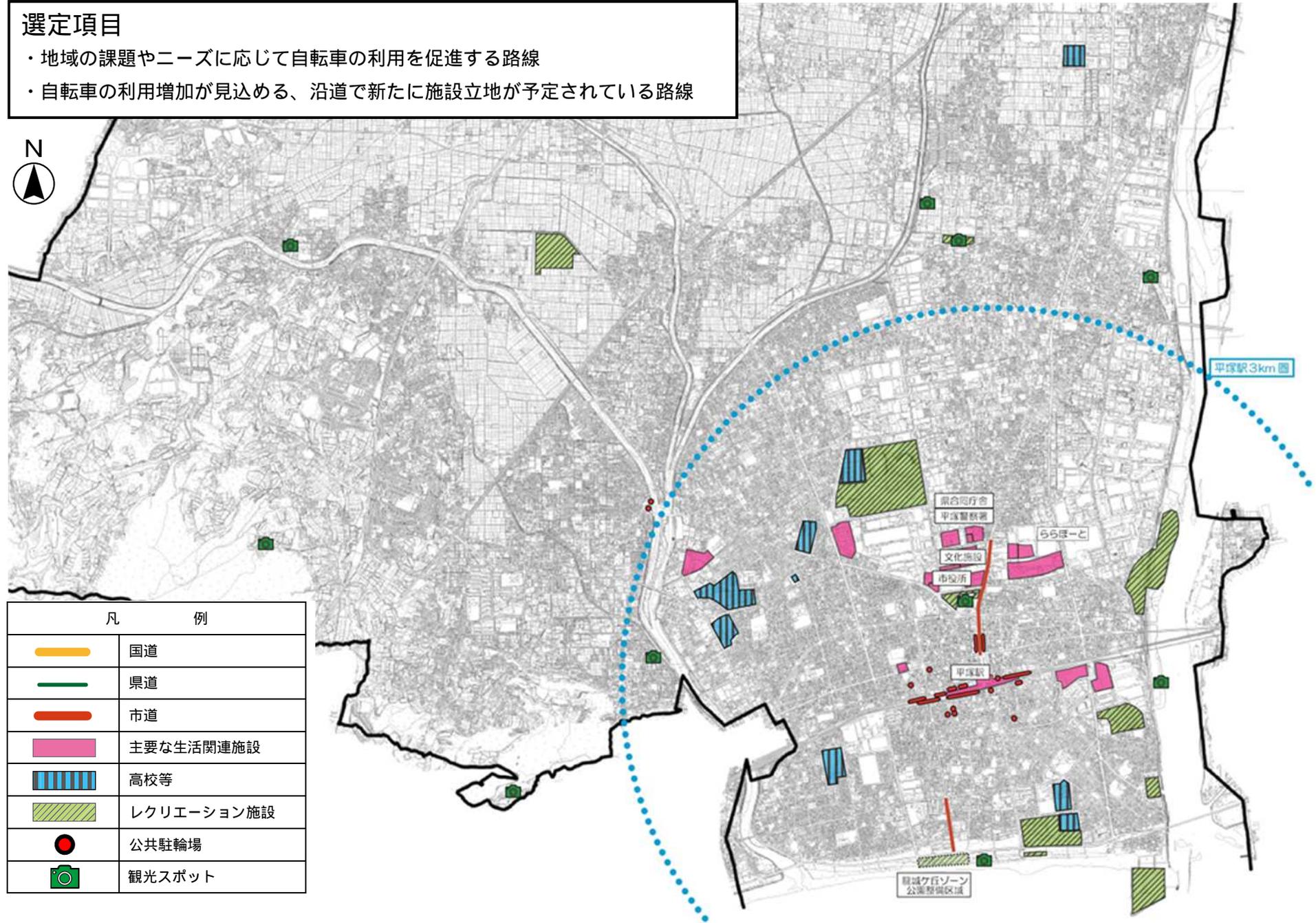


凡 例	
	国道
	県道
	市道
	主要な生活関連施設
	高校等
	レクリエーション施設
	公共駐輪場
	観光スポット

観光スポットの湘南平、霧降りの滝、松岩寺、七国峠、遠藤原、愛宕山公園は丘陵地に位置しており、自転車で観光するには困難なため、ネットワークで巡る観光スポットからは除外しております。

選定項目

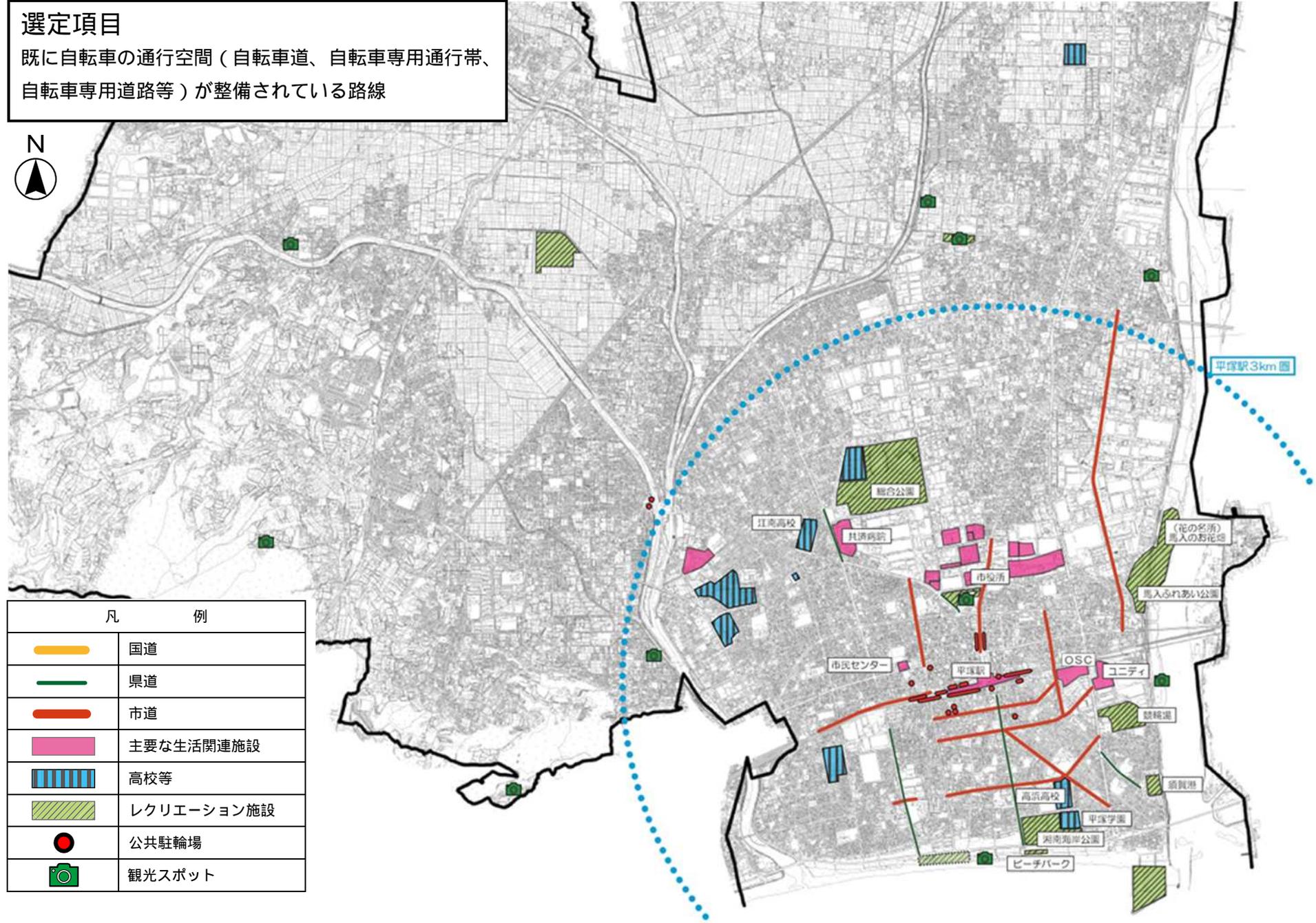
- ・地域の課題やニーズに応じて自転車の利用を促進する路線
- ・自転車の利用増加が見込める、沿道で新たに施設立地が予定されている路線



凡 例	
	国道
	県道
	市道
	主要な生活関連施設
	高校等
	レクリエーション施設
	公共駐輪場
	観光スポット

選定項目

既に自転車の通行空間（自転車道、自転車専用通行帯、自転車専用道路等）が整備されている路線



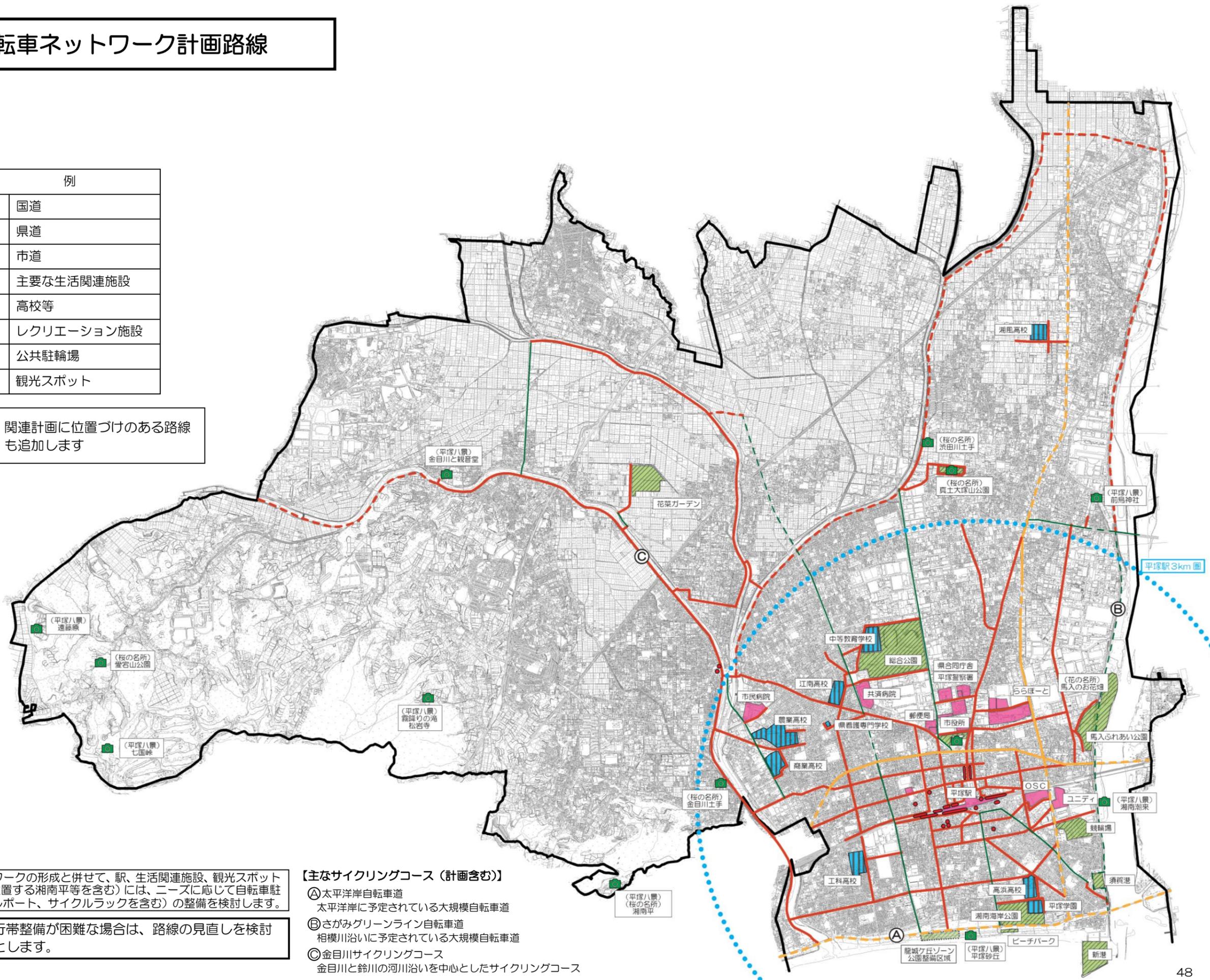
凡 例	
	国道
	県道
	市道
	主要な生活関連施設
	高校等
	レクリエーション施設
	公共駐輪場
	観光スポット

自転車ネットワーク計画路線



凡	例
	国道
	県道
	市道
	主要な生活関連施設
	高校等
	レクリエーション施設
	公共駐輪場
	観光スポット

関連計画に位置づけのある路線も追加します



※自転車ネットワークの形成と併せて、駅、生活関連施設、観光スポット等（丘陵地に位置する湘南平等を含む）には、ニーズに応じて自転車駐車場（サイクルポート、サイクルラックを含む）の整備を検討します。

※自転車の走行帯整備が困難な場合は、路線の見直しを検討できるものとします。

【主なサイクリングコース（計画含む）】

- ① 太平洋岸自転車道
太平洋岸に予定されている大規模自転車道
- ② さがみグリーンライン自転車道
相模川沿いに予定されている大規模自転車道
- ③ 金目川サイクリングコース
金目川と鈴川の河川沿いを中心としたサイクリングコース

(2) 道路種別による自転車ネットワーク計画路線延長

道路種別毎の日常の自転車ネットワーク、レクリエーションの自転車ネットワーク計画路線の延長は次のとおりです。

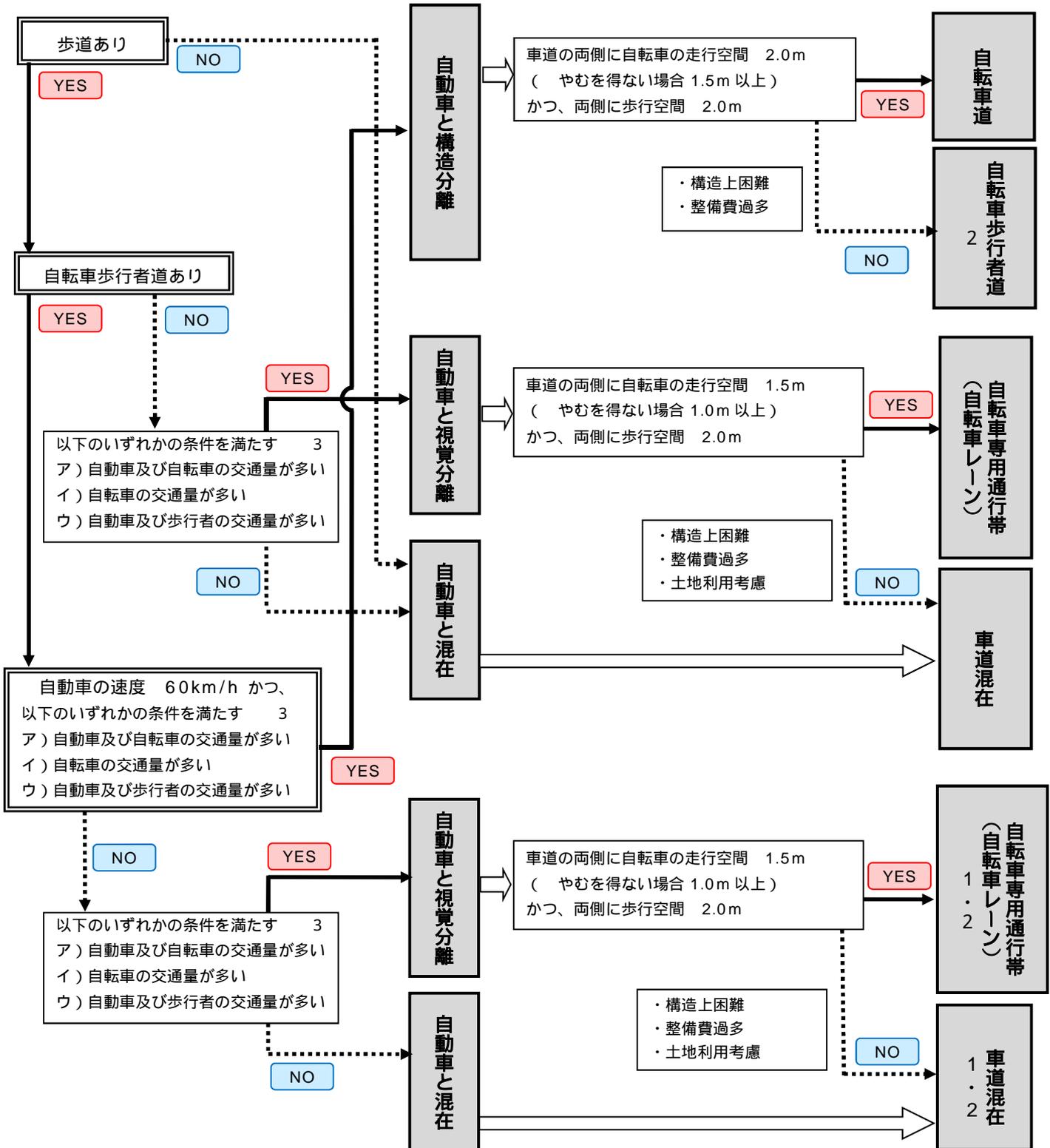
自転車ネットワーク計画路線延長

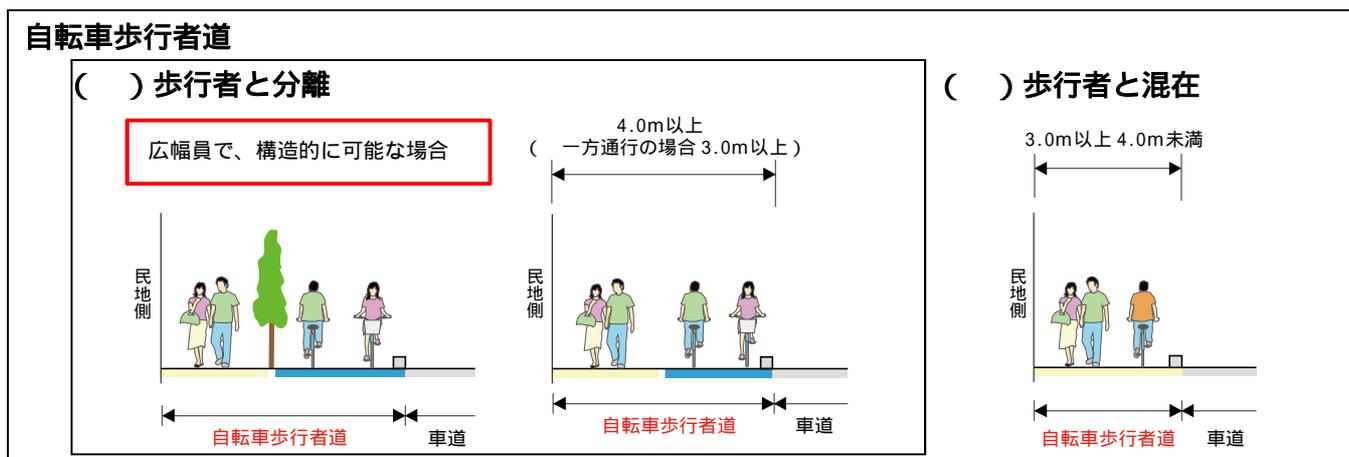
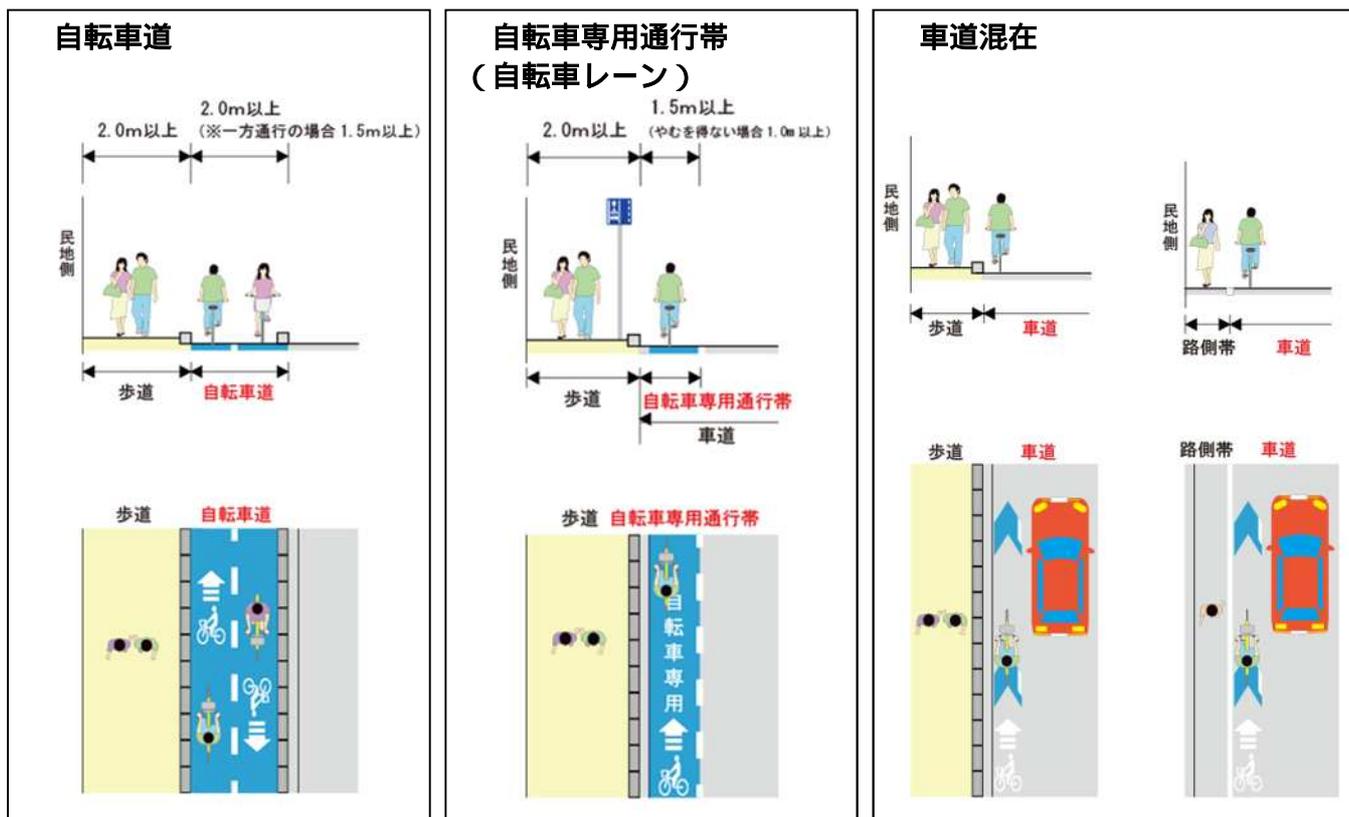
日常の自転車ネットワーク	国道	県道	市道
	8 (km)	1 1 (km)	3 5 (km)
レクリエーションの自転車ネットワーク	国道・県道・市道		
	2 8 (km)		
計	8 2 (km)		

3. 自転車走行空間の整備形態

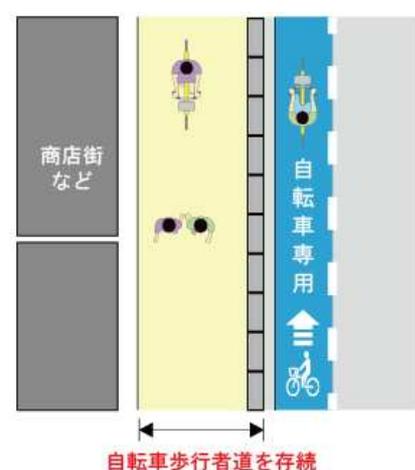
3-1. 整備形態の選定基準

自転車ネットワークに選定された路線では、自転車は「車両」とであるという大原則に基づき、自転車道、自転車専用通行帯（自転車レーン）、車道混在の3パターンを基本的な整備形態として選定します。選定された整備形態が、道路の幅員等により整備が困難な場合は、早期に自転車ネットワークの機能が発現できる整備可能な形態を選定します。選定基準は、以下を基本とします。





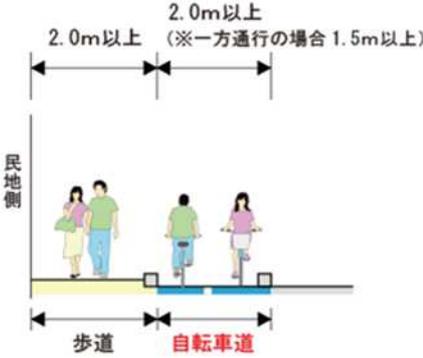
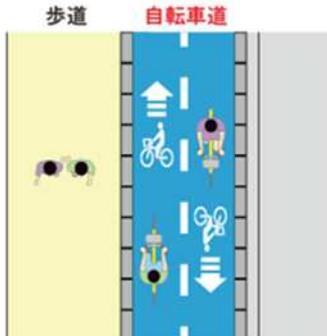
- 既設の自転車歩行者道については、交通管理者と調整の上、公安委員会において普通自転車歩道通行可の規制を解除し、歩道へ変更することを原則としますが、商店街等、沿道への出入り上、自転車の相互通行が必要な路線では、車道での整備とともに、例外的に既設の自転車歩行者道も併用できるものとします。
- 自転車歩行者道を存続する場合は、幅員に応じて、() の歩行者との分離形態を検討します。また、特に安全対策が必要な場合には、注意喚起看板等の設置や路面表示等の安全対策を検討します。
- 「ア）自動車の交通量が多い」とは4,000台/日以上、「イ）自転車の交通量が多い」とは500台/日以上、「ウ）歩行者の交通量が多い」とは500人/日以上を目安とします。なお、イ）、ウ）は、安全かつ円滑な交通を確保するため自転車の通行を分離する必要がある場合に検討するものとします。



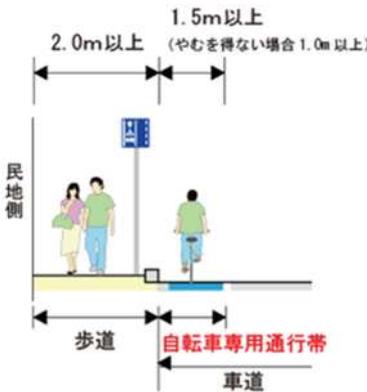
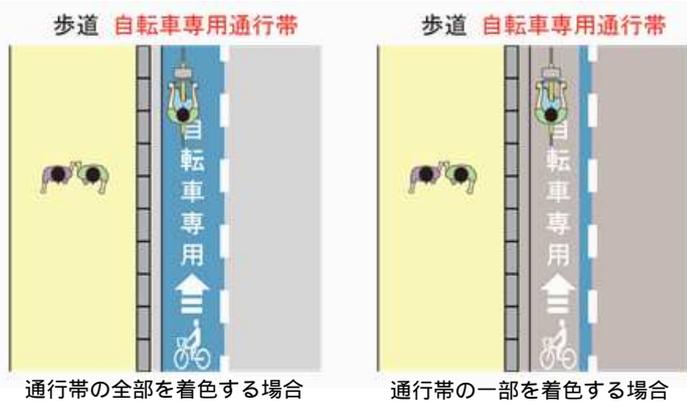
3 - 2 . 整備形態の概要

自転車走行空間の各整備形態の概要は次のとおりです。

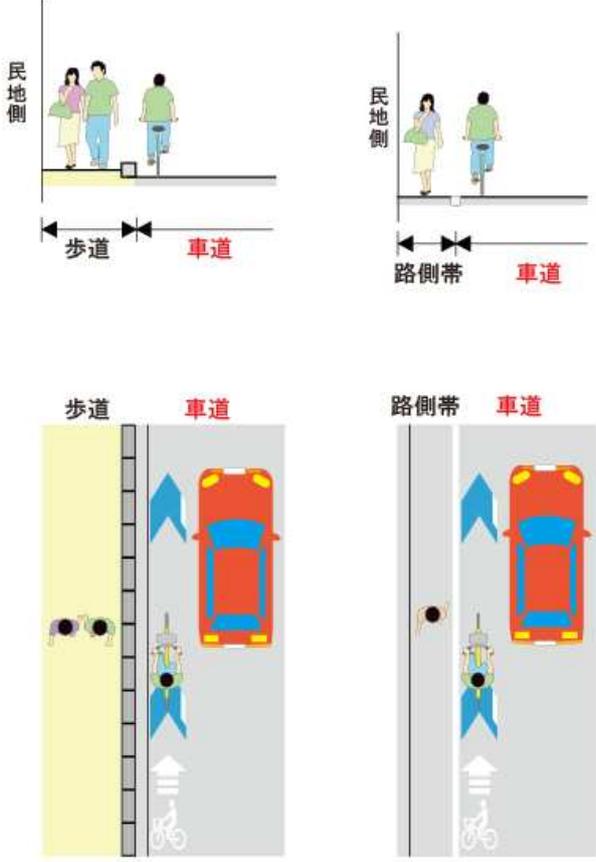
(1) 自転車道

種別	自転車道	
	車道上整備 / 自動車と構造分離	
概要	 	
通行方法	双方向通行 規制により一方通行可	
幅員	2.0 m以上 一方通行の場合は 1.5 m以上	
安全性	<ul style="list-style-type: none"> ・構造分離されているため、他の交通と接触する危険性は低く、安全性が高い ・双方向通行の場合、交差点内で、自転車と自動車が逆方向に走行するため、その交通処理が課題となる 	
利便性	<ul style="list-style-type: none"> ・双方向通行の場合、沿道施設への出入り等の利便性が確保される ・一方通行の規制をする場合、沿道施設への出入り等の利便性が損なわれる 	
施工性	<ul style="list-style-type: none"> ・広幅員の道路における整備に限られる ・道路の再配分等、大幅な改良が伴い、整備費が高額となる 	
法的位置 づけ	道路構造令	自転車道 (第2条第2号)
	道路交通法	自転車道 (第2条第1項第3号の3)
交通規制	—	

(2) 自転車専用通行帯（自転車レーン）

種別	自転車専用通行帯	
	車道上整備 / 自動車と視覚分離	
概要	  <p>歩道 自転車専用通行帯</p> <p>通行帯の全部を着色する場合 通行帯の一部を着色する場合</p>	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
通行方法	一方通行（自動車と同方向）	
幅員	1.5 m以上 やむを得ない場合 1.0 m以上	
安全性	<ul style="list-style-type: none"> ・車道内の自転車が通行すべき部分が明確になるため、他の交通と接触する危険性は低く、安全性が高い ・自転車の走行が駐停車車両に妨げられるおそれがある 	
利便性	<ul style="list-style-type: none"> ・一方通行であり、沿道施設への出入り等の利便性が損なわれる 	
施工性	<ul style="list-style-type: none"> ・道路の再配分等が必要であるものの、自転車道に比べ、整備が容易である 	
法的位置づけ	道路構造令	車道（第2条第4号）
	道路交通法	自転車専用通行帯（第20条第2項）
交通規制	自転車専用通行帯	

(3) 車道混在

種別	車道混在	
	車道上整備 / 自動車と混在	
概要		
	<p>車道部の左端部において、交通規制を行わないで、自動車と混在する走行空間</p>	
通行方法	一方向通行（車道の左端）	
幅員	—	
安全性	<ul style="list-style-type: none"> ・車道の左端を自動車と混在して走行するため、自転車が歩行者と接触する危険性は低いですが、自動車と接触する危険性はある ・自転車の走行が駐停車車両に妨げられるおそれがある 	
利便性	<ul style="list-style-type: none"> ・一方向通行であり、沿道施設への出入り等の利便性が損なわれる 	
施工性	<ul style="list-style-type: none"> ・路面表示等、整備が容易である 	
法的位置 づけ	道路構造令	車道（第2条第4号）
	道路交通法	車道（第2条第1項第3号）
交通規制	—	

() 自転車歩行者道 (歩行者と分離)

種別	自転車歩行者道	
	歩道上整備 / 歩行者と分離	
概要		
	歩道上でカラー舗装やライン等の路面表示を行い、歩行者と自転車の通行区分を分離した走行空間	
通行方法	双方向通行 規制により一方通行可	
幅員	4.0 m以上 一方通行の場合は3.0 m以上	
安全性	<ul style="list-style-type: none"> ・ 走行位置は明確になるが、物理的な構造分離ではないため、自転車と歩行者が接触する危険性があり、また取付け道路等からの進入車両との出会い頭事故の危険性が高い 	
利便性	<ul style="list-style-type: none"> ・ 双方向通行の場合、沿道施設への出入り等の利便性が確保される ・ 一方通行の規制をする場合、沿道施設への出入り等の利便性が損なわれる 	
施工性	<ul style="list-style-type: none"> ・ 広幅員の歩道における整備に限られる ・ 比較的、整備が容易である 	
法的位置づけ	道路構造令	自転車歩行者道 (第2条第3号)
	道路交通法	歩道 (第2条第1項第2号)
交通規制	普通自転車歩道通行可 (歩道通行部分の指定)	

() 自転車歩行者道 (歩行者と混在)

種別	自転車歩行者道	
	歩道上整備 / 歩行者と混在	
概要	 <p>3.0m以上 4.0m未満</p> <p>民地側</p> <p>自転車歩行者道 車道</p> <p>自転車歩行者道 車道</p>	歩道上で歩行者と自転車の通行区分をせず、歩行者と混在する走行空間
通行方法	双方向通行 規制により一方通行可	
幅員	3.0 m以上 4.0 m未満	
安全性	<ul style="list-style-type: none"> ・走行位置が明確ではないため、自転車と歩行者が接触する危険性が高く、また取付け道路等からの進入車両との出会い頭事故の危険性が高い 	
利便性	<ul style="list-style-type: none"> ・双方向通行の場合、沿道施設への出入り等の利便性が確保される ・一方通行の規制をする場合、沿道施設への出入り等の利便性が損なわれる 	
施工性	<ul style="list-style-type: none"> ・整備が容易である 	
法的位置づけ	道路構造令	自転車歩行者道 (第2条第3号)
	道路交通法	歩道 (第2条第1項第2号)
交通規制	普通自転車歩道通行可	

3 - 3 . 法定外路面表示のパターン設定

自転車利用者に走行位置や走行方向を認識してもらおうと共に、自動車運転者等にも自転車動線を認識してもらうため、法定表示のほかに分かりやすいデザインや大きさの法定外の路面表示パターンを各形態毎に設定します。

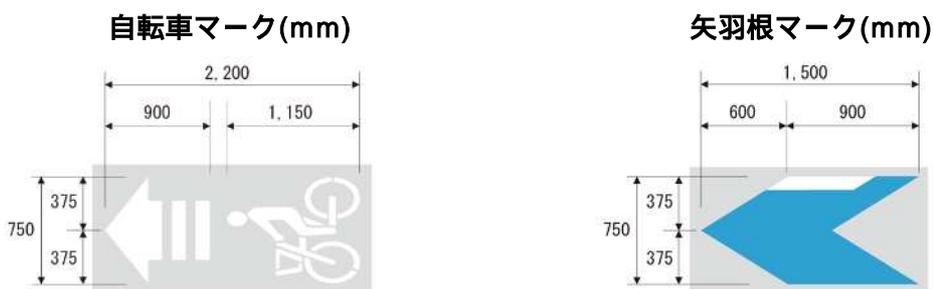
(1) 法定外路面表示の基本パターン

自転車の走行位置を示す「自転車マーク」と走行方向を示す「矢羽根マーク」を使用します。

「矢羽根マーク」の色は「ブルー」とし、ふちに「白線」を設置します。

塗布材料は昼夜の視認性が高いものの使用を検討します。

それぞれの寸法は次の通り設定します。

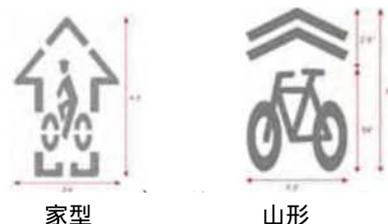


道路の状況によっては幅の広いタイプや狭いタイプの使用、配置間隔の検討を行います。

「矢羽根マークについて」

山形と家型の自転車マーク(右図)の路面表示の効果を分析したサンフランシスコ交通局の研究では、山形のマークの方が逆走を減らす効果があること、自動車への注意を促していると感じる率が高いことが明らかになっています。

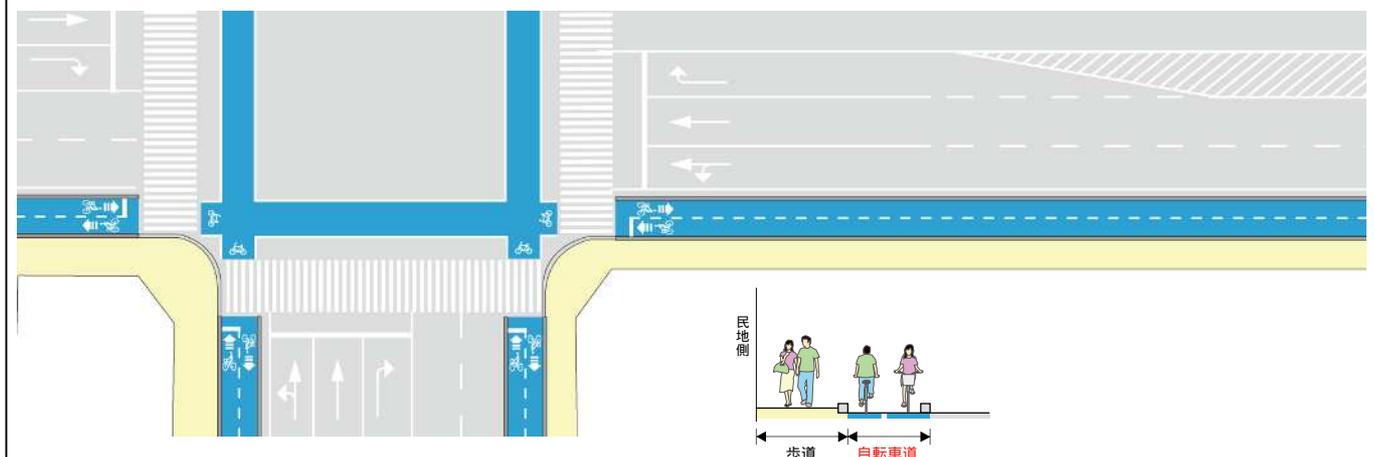
この結果から、山形に近い形状の矢羽根マークを使用することとしました。



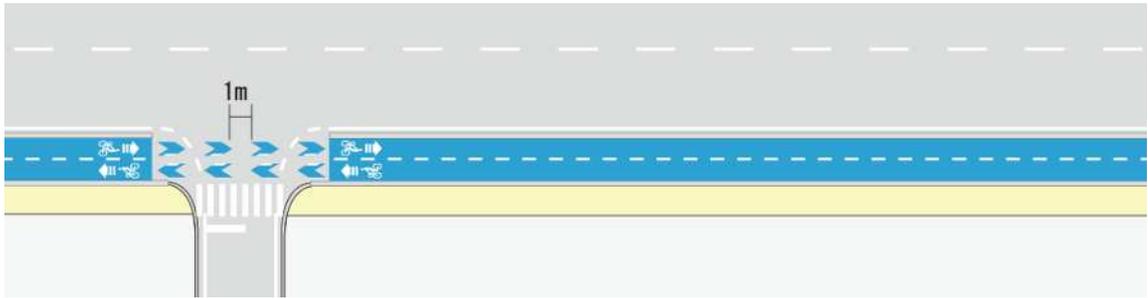
参考資料：道路政策の質の向上に資する技術研究開発成果報告レポートNo.20-3
自転車等の中速グリーンモードに配慮した道路空間構成技術に関する研究 (P.46~)

(2) 自転車道における法定外路面表示パターン

自転車道イメージ図<双方向の場合>

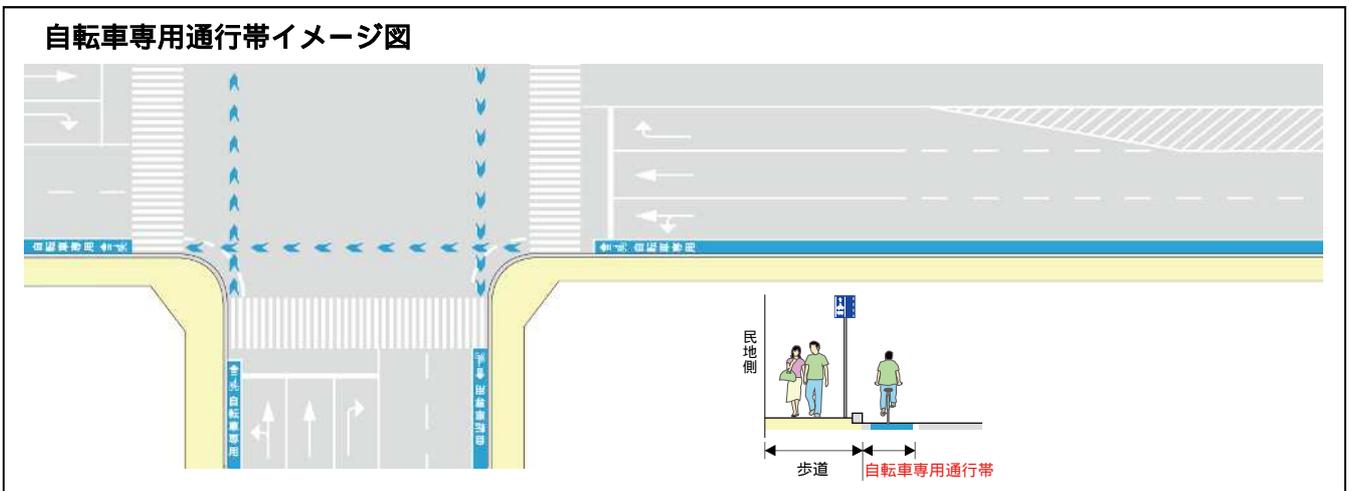


細街路との交差点では、矢羽根マークを 1 m 間隔で配置します。

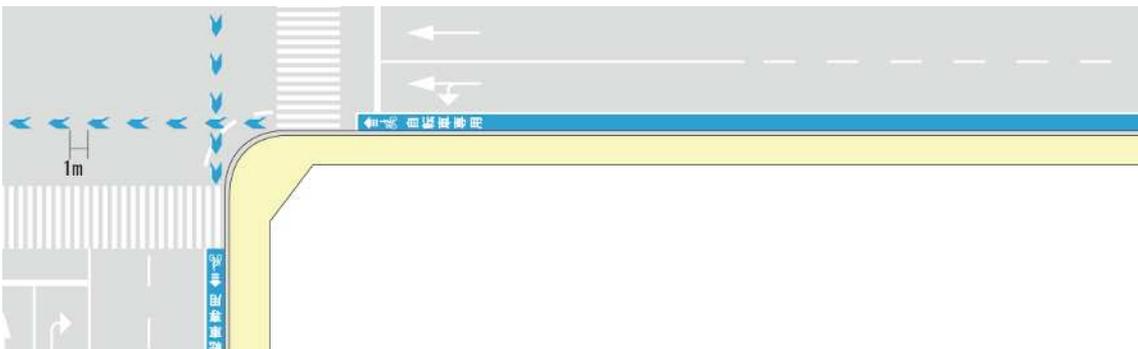


(3) 自転車専用通行帯における法定外路面表示パターン

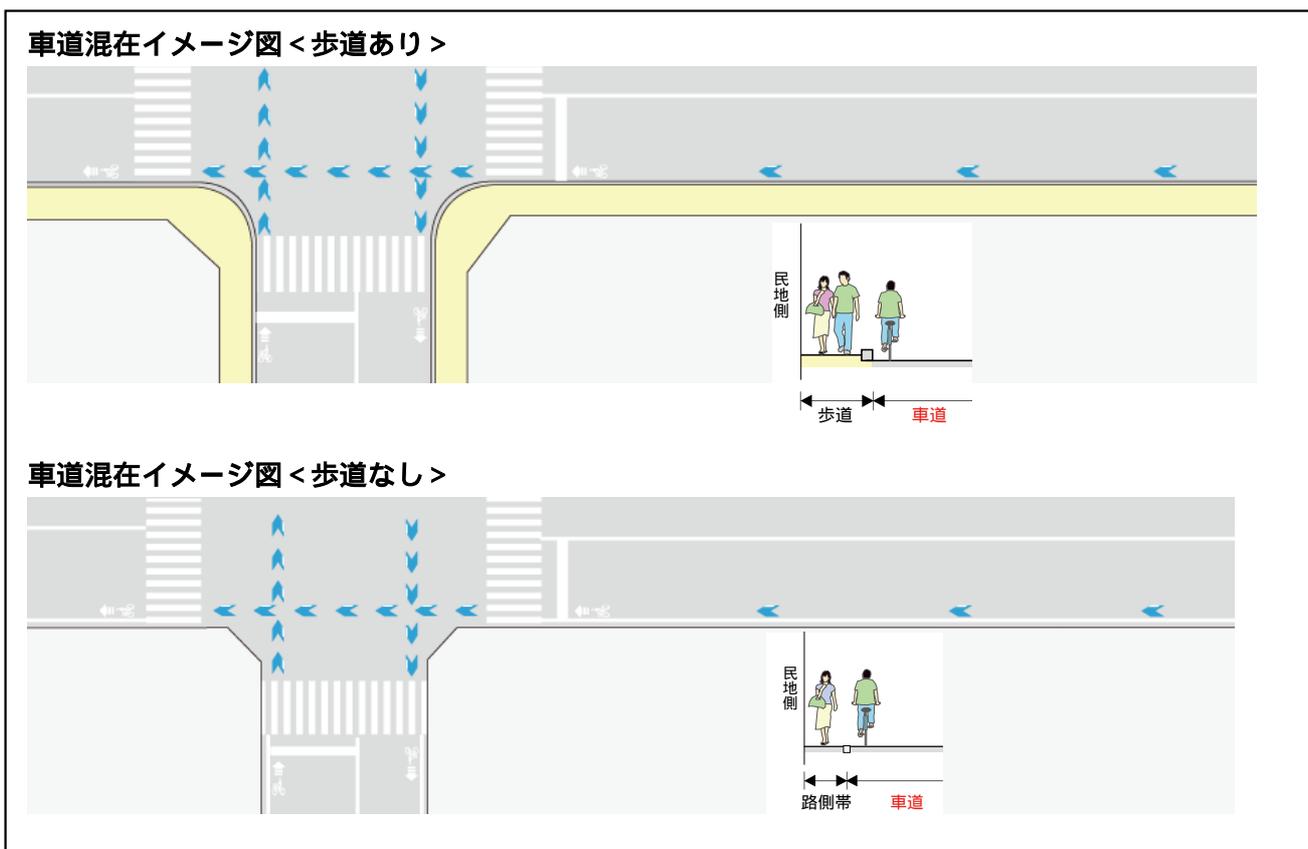
自転車専用通行帯イメージ図



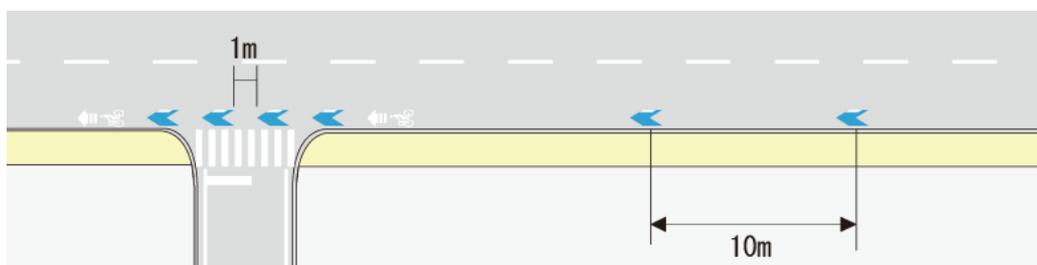
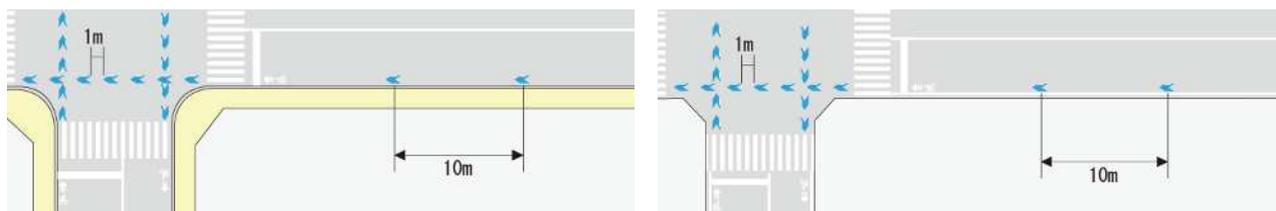
単路部では、通行帯全体をブルーとし、自転車道と同様に自転車マークを始点と終点に配置します。また、交差点内は矢羽根マークを 1 m 間隔で配置します。



(4) 車道混在における法定外路面表示パターン



単路部では、自転車マークと矢羽根マークを配置します。自転車マークは始点と終点に配置します。矢羽根マークは10m間隔を標準に配置します。交差点内は矢羽根マークを1m間隔で配置します。

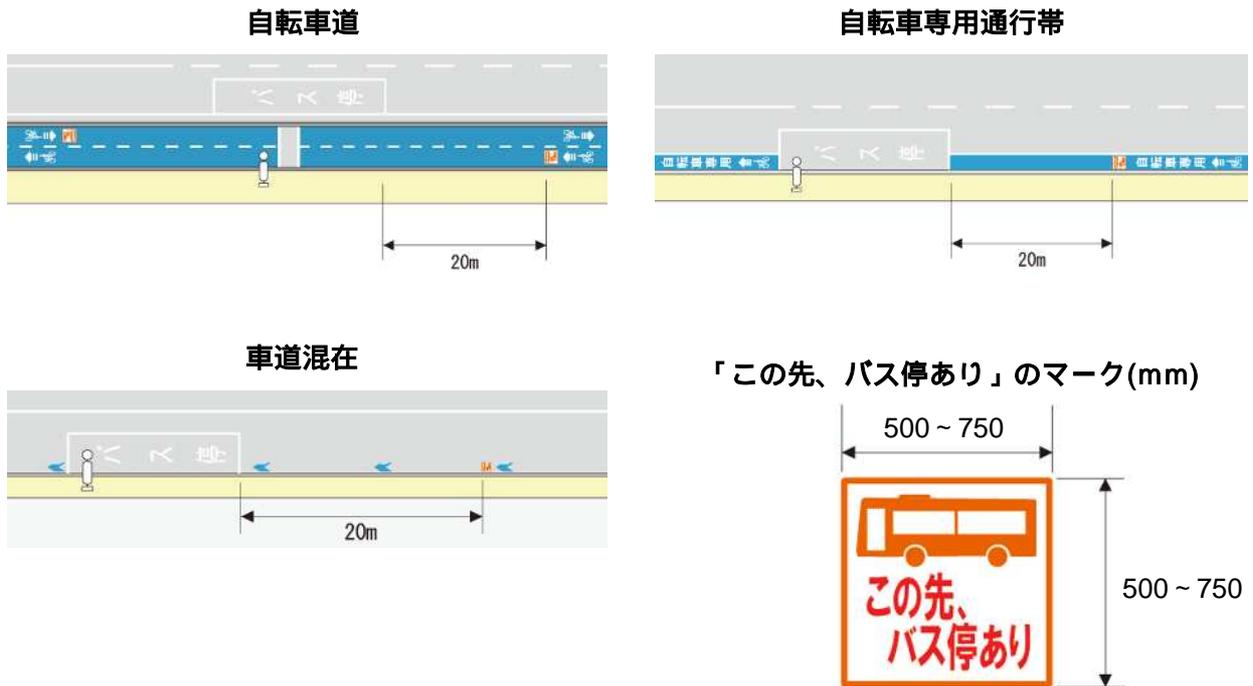


3 - 4 . バス停における整備形態

バスの運行頻度や道路幅員等道路空間の状況を勘案し、自転車とバス乗降客との交錯や、自転車による停車中バスの追い越し等を適切に回避できるような形状とします。

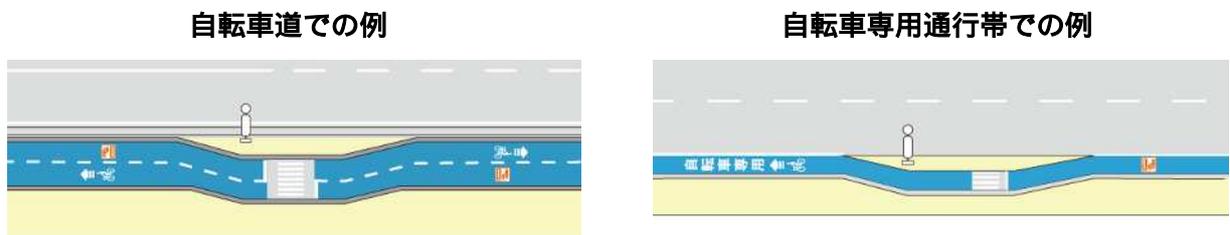
(1) バスの運行頻度が低い場合、十分な幅員が確保できない場合

バスの運行頻度が低い道路や、十分な幅員が確保できない道路の場合は、バス停を示す路面表示の20m程度手前に、「この先、バス停あり」のマークを配置し、走行する自転車への注意喚起を行います。



(2) バスの運行頻度が高い場合、十分な幅員が確保できる場合

バスの運行頻度が高い道路や、十分な幅員が確保できる道路の場合は、自転車交通とバス交通が分離できるよう、島型、バスベイ等、現場に適した形状を検討します。



4．走行環境整備の進め方

4 - 1．走行環境整備の段階的な展開方針

自転車ネットワークの整備効果を早期に発現させるため、整備の必要性の高い通勤、通学、買物等の平塚駅から約3 km圏域の日常の自転車ネットワークを中心に整備を進め、その後、段階的にレクリエーションの自転車ネットワークに拡げていきます。

日常の自転車ネットワークの中でも平塚駅から約1 km圏域は、平塚駅へ向かって歩行者と自転車、バスが集中し、上位計画の総合交通計画においても、徒歩と自転車の利用圏域に位置づけられており、またバリアフリー生活関連経路が密集していることから、下記ステップを基本として、優先的に整備を推進していきます。

〔ステップ 〕 日常の自転車ネットワークにおける平塚駅から約1 km圏域内



〔ステップ 〕 日常の自転車ネットワークにおける平塚駅から約1～3 km圏域内



〔ステップ 〕 レクリエーションの自転車ネットワーク

4 - 2．自転車ネットワーク路線の整備優先順位

自転車走行帯の連続性を確保するため、駐輪場が集中する平塚駅を中心とした放射方向の路線から整備を進め、次に、それを連絡する路線を整備し、自転車ネットワークを構築していきます。これをステップ毎に進めていきます。

放射方向の路線とそれを連絡する路線の優先順位については、以下の評価項目から順に選定していきます。

【項目1】交通事故の多い路線

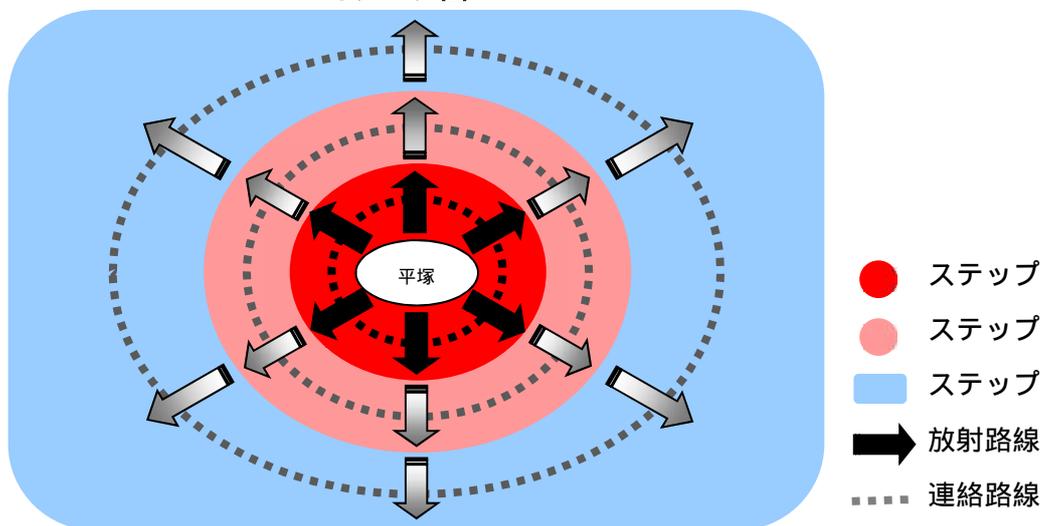
【項目2】自転車交通量の多い路線

【項目3】バリアフリー生活関連経路に位置づけられている路線

道路改良の予定がある路線については、それに合わせて整備していきます。

整備にあたっては、道路管理者や交通管理者等の関係機関と調整し、合意が得られたところから整備を進めていきます。

イメージ図



4 - 3 . 走行環境整備の方向性

(1) 走行環境の整備

出合頭衝突事故、側面衝突事故の特徴から、歩道のある路線での自転車走行環境の整備については、基本的に自動車から自転車走行の視認性が高くなる「車道部を自転車が行くパターン¹」を推奨します。また、車道混在の走行ルールも含め、自転車の交通ルール・マナー啓発を推進していきます。

なお、自転車走行帯の整備においては、ガイドラインや実証実験²の結果を踏まえて、以下の点に配慮します。

<配慮事項>

- ・自転車のタイヤのはまり込みを抑制するため、必要に応じて雨水桝のグレーチング蓋の格子の形状を工夫したもの等への交換を検討します。
- ・自動車の交通量や車道の幅員によっては、安全面への配慮及び利用促進の観点から、車道を安全・安心して走行できるよう、道路の構造上可能な限り、エプロン幅を狭くするなど、自転車走行空間を広く確保することや白線を車道より敷くこと、及び注意喚起の看板等の設置を検討します。
- ・路面表示については、夜間での視認性を向上させるよう検討します。

自転車通行帯整備の事例



車道混在（矢羽根）



車道混在（ブルーライン）



自転車専用通行帯（レーン）

(2) 走行環境の維持、改善

安全で円滑な自転車走行環境を確保するため、交通管理者や地域と連携・協力し、道路標識等の適切な設置・運用を検討します。また、道路管理者による道路パトロールなどの点検を行い、必要に応じて、道路標識や路肩等の改善を行うことなど、適切な維持管理の取組を推進していきます。

取組内容

- ・違法駐車取締りの積極的な推進
- ・道路標識や道路標示、信号機等の適切な設置運用
- ・駐車監視員による違反車両の確認の推進
- ・「めいわく駐車追放」看板の配布・設置
- ・道路管理者の日常管理による自転車走行環境の維持・改善
(雨水桝のグレーチング蓋の改善や舗装の改修等)

1 資料編「自転車事故分析による自転車の車道走行の安全性検証（平成25年）」参照

2 資料編「車道混在形態の有効性、安全性の検証（実証実験）（平成26～27年）」参照

取組事例

～違法駐車追放キャンペーン～

本市では、平塚警察署をはじめ関係団体と連携して、平塚市交通安全対策協議会の事業活動において、自転車の交通ルールの遵守や交通事故を防止するための自転車のキャンペーン等を重点的に実施しています。10月は違法駐車追放の強化月間として、平塚駅西口にて違法駐車をしようとする方や現に違法駐車をしている方への呼びかけを行うなどの運動を実施しています。



～「めいわく駐車追放」看板の配布・設置～

本市では、地域のめいわく駐車を追放する取組として、自治会へマナー啓発の看板を配布しています。



取組事例

～平塚駅西口周辺地区の取組～

平塚駅西口周辺地区は、朝の通勤、通学の時間帯に平塚駅への送迎自動車、駐輪場へ出入りする自転車、駅を利用する歩行者が錯綜しておりました。さらに、駐輪場の整備も進めていたことから、これまで以上に、自転車の交通量が増えることも予測されたため、歩行者や自転車の交通対策に取り組み、交通の分散化を図っています。

<取組内容>

最も交通錯綜している平塚駅西口北側前面道路の平塚駅花水線における交通の分散化を図るため、送迎自動車の駅西口から駅北口への転換の呼びかけ、及び経路変更の呼びかけ
 自転車が平塚駅花水線をできるだけ通らず、安全に各駐輪場へアクセスできるよう、利用者の居住エリアに応じた定期利用する駐輪場の割り振り、及び走行経路の誘導
 平塚駅西口へアクセスする主要な路線での自転車（及び歩行者）の通行位置の明示、駅西口第3駐輪場への新たな進入路の整備



(引用：広報ひらつか 第1001号 2014年2月21日発行)