

第2次

戸田市歩行者自転車道路網整備計画

(素案)

【概要版】

戸 田 市

## 1 計画策定の背景と目的

本市では、市民の幸せな暮らしの実現に向けて、2011年度を初年度とする「戸田市第4次総合振興計画」をスタートさせ、本市の魅力や可能性を向上させる魅力的なまちづくりに取り組んできました。その中でも「道路分野」においては、同計画の基本目標である「快適で過ごしやすいまち」を実現するための計画の一つとして2012年度に「戸田市歩行者自転車道路網整備計画」（以下「現行計画」という。）を策定し、歩道、自転車通行空間の整備を進めてきたところです。

現行計画策定以降、自転車利用を取り巻く状況は大きく変化しています。本市においては、人口の増加、住居系・商業系の宅地等の増加など、土地利用や交通流動などが変化しています。また、自転車活用の推進は人やまちに様々なメリットをもたらすことから、自転車活用推進法の施行、自転車活用推進計画の閣議決定など、近年更に注目されています。さらに、歩行者、自転車、自動車が適切に分離された空間整備のための自転車通行空間設計の考え方等を提示している「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」が改定されるなど、国における自転車政策も大きく変化しています。

そのような中、現行計画の実行計画期間が令和2年度をもって終了することから、本市における自転車の利用環境や国における自転車政策の進展など自転車を取り巻く動向を捉えつつ、引き続き歩行者の安全を第一とする計画の見直しを行います。

## 2 計画の見直しのポイント

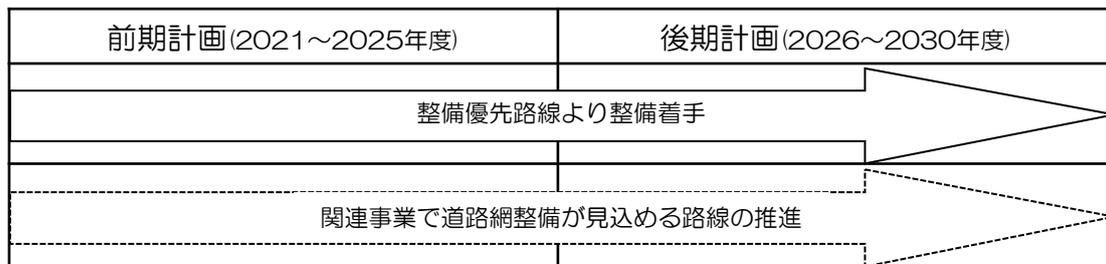
- 現行計画策定後の変化を踏まえた基本方針等の見直し
- 新たな視点での路線の選定
- 多様な手法による安全で快適な歩行空間の整備
- ガイドラインの改定を踏まえた整備手法の見直し
- 生活道路における歩行空間、自転車通行空間の整備

## 3 計画の対象区域

本計画の対象地域は、戸田市全域とします。

## 4 計画期間

本計画の計画期間は、「戸田市第5次総合振興計画」と整合を図り、2021年度から2030年度の10年間を設定します。



## 5 歩行者・自転車ネットワークの整備における効果と課題

**効果** ○自転車交通の整序化 ○自転車関連事故の減少 ○歩行者の安全性、快適性の向上

課題1	関連計画の見直しを踏まえた計画の見直しが必要
課題2	交通事故減少への取組が必要
課題3	生活道路における計画的な歩行空間、自転車通行空間整備が必要
課題4	安全で快適な歩行空間の形成が必要
課題5	適切な自転車通行空間の利用を促す取組が必要
課題6	限られた予算における選択と集中による効率的・効果的な道路網整備が必要

## 6 歩行者と自転車の道路空間整備の基本方針

- 歩行者の安全を第一とした道路空間の整備を行い、歩行空間、自転車通行環境のより一層の安全性、快適性の向上を図る。
- 自転車は車道通行を原則とし、道路全体のトータルバランスを考慮しつつ、歩行者、自転車、自動車それぞれの交通特性に応じた安全な空間を確保することで、3者の共存を図る。
- 自転車利用者の多様なニーズや社会情勢、地域の実情を踏まえるとともに、市民の外出のきっかけ、市内での回遊性の向上に資するようなネットワークの形成を図る。
- 自転車通行空間の適正利用に向けた周知・啓発の強化や進捗管理を図りながら、計画の推進を図る。

## 7 整備目標

### ■整備目標

歩行者・自転車ネットワーク整備延長 前期・後期合計：8.4 km

### ■整備効果の目安となる指標

	現況 (2020年)	将来値	
		2025年	2030年
自転車の車道通行率	36.0%	45%	50%
交通事故による歩行者死傷者数	42人/年	32人/年	24人/年
交通事故による自転車死傷者数	121人/年	94人/年	69人/年
「快適な歩行空間の確保」の満足度	22.3%	23.4%以上	24.4%以上
「安全な自転車走行空間の確保」の満足度	16.7%	20.7%以上	24.7%以上

## 8 ネットワーク路線

### (1) 歩行者ネットワーク選定の考え方

- ①鉄道駅・学校・商業施設・公共施設等周辺で、歩行者交通量が多い路線
- ②歩行者が関係する交通事故発生件数が比較的多い路線
- ③既に歩道として整備され、できるだけ連続して歩行者が通行できる路線
- ④「バリアフリー基本構想」において特定道路に位置づけられる路線
- ⑤歩行空間のネットワーク化を考慮すべき路線

### (2) 自転車ネットワーク選定の考え方

- ①鉄道駅・学校・商業施設・公共施設等周辺で、自転車交通量が多い路線
- ②自転車が関係する交通事故発生件数が比較的多い路線
- ③自転車通行空間のネットワーク化を考慮すべき路線

### (3) 生活道路における整備の考え方

- ①自転車通行の安全性を確保する必要性が高い生活道路
- ②歩行空間の整備の必要性が高い生活道路

(4) 歩行者・自転車ネットワーク路線 (総延長 L = 67.3 km)



## 9 歩行空間の整備

### (1) 歩道の整備

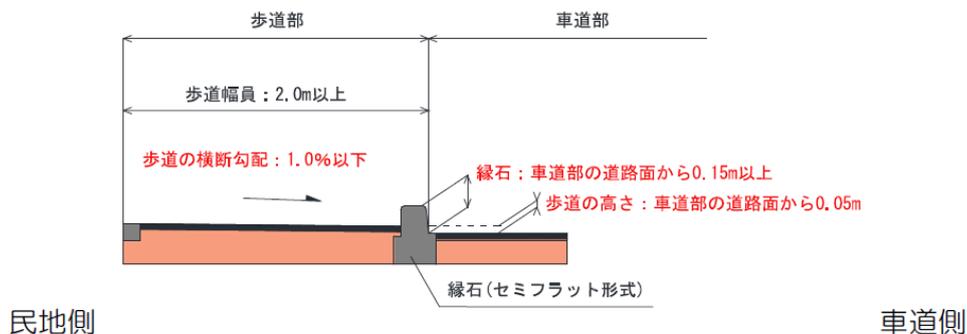
#### ①歩道幅員について

歩行者の交通量が多い道路にあっては 3.5m 以上、その他の道路にあっては 2.0m 以上を標準とします。

#### ②歩道の構造について

歩道の構造形式は、土地区画整理事業、都市計画道路の整備においては、誰もが歩きやすい「セミフラット形式」での整備を基本とします。

また、既存の道路の整備において、沿道の施設や宅地等の状況によりセミフラット形式による整備が困難な場合は、「マウントアップ形式」や「フラット形式」を活用した整備についても検討します。



歩道整備イメージ図（セミフラット形式）

#### ③歩道内の有効幅員の確保

歩道は、本市のような都市部の道路においては歩行者空間としての役割のみならず、都市景観を向上させる役割もあることから、街路樹の設置、歩道のカラー化等についても、必要に応じて検討します。

一方で、歩道には電柱や標識、街路樹等の設置により歩行空間を狭めてしまうこともあるので、歩行中の障害となる施設を適正に配置し、歩道内の有効幅員を最大限に確保できるよう、占用者を含む各関係機関と十分調整をしながら、歩行環境の向上に努めます。

施設の適正な配置にあたっては、現道の状況、歩行者交通量を勘案し、電柱の移設や街路樹の再配置等、既存ストックを有効に活用しながら検討します。

また、街路樹は、都市景観を向上させ、良好な道路交通環境に寄与する一方で、歩行空間の幅員の縮小、街路樹の根上がり等によって、歩行者の通行において快適性や安全面で支障をきたすことがあります。安全かつ快適に利用できる歩道とするために、住民の意向等にも配慮しながら、樹木の植替えや再配置を必要に応じて検討します。

### (2) 歩道と車道を分離しない道路における安全対策

歩道と車道を分離しない道路では、歩行者の安全を確保するため、目的や場所の特性等によって狭さくや防護柵の設置等、様々なメニューから選択し組み合わせることで、効果的な対策を行うことを目指します。

## 10 自転車通行空間の整備

自転車通行空間については、自転車は車両であり、車道通行が大原則という考えのもと、原則として車道部で整備します。

整備手法	整備イメージ
<p>1. 自転車道</p> <p>専ら自転車の通行の用に供するために、縁石線又は柵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。</p>	
<p>2. 自転車専用通行帯</p> <p>道路交通法の道路標識により、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。</p>	
<p>3. 自転車と自動車を混在通行とする道路（車道混在）</p> <p>必要に応じて、自転車の通行位置を示し、自動車に自転車が車道内で混在することを注意喚起するための矢羽根型路面表示、自転車のピクトグラムを設置するもの。</p>	

※右図は「路肩・停車内の対策」の図

出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（2016年、国土交通省・警察庁）を参考に作成

## 11 生活道路における整備手法

### (1) 歩行空間の整備手法

歩行空間の整備については、路側帯のカラー化や、ボラード、車道分離標等の設置等により、歩行空間の確保を図ります。

### (2) 自転車通行空間の整備手法

#### ① 単路部

路側帯等により歩行空間を確保した上で、車道の左側通行を促すため、ピクトグラム又は矢羽根を設置します。

#### ② 交差点部

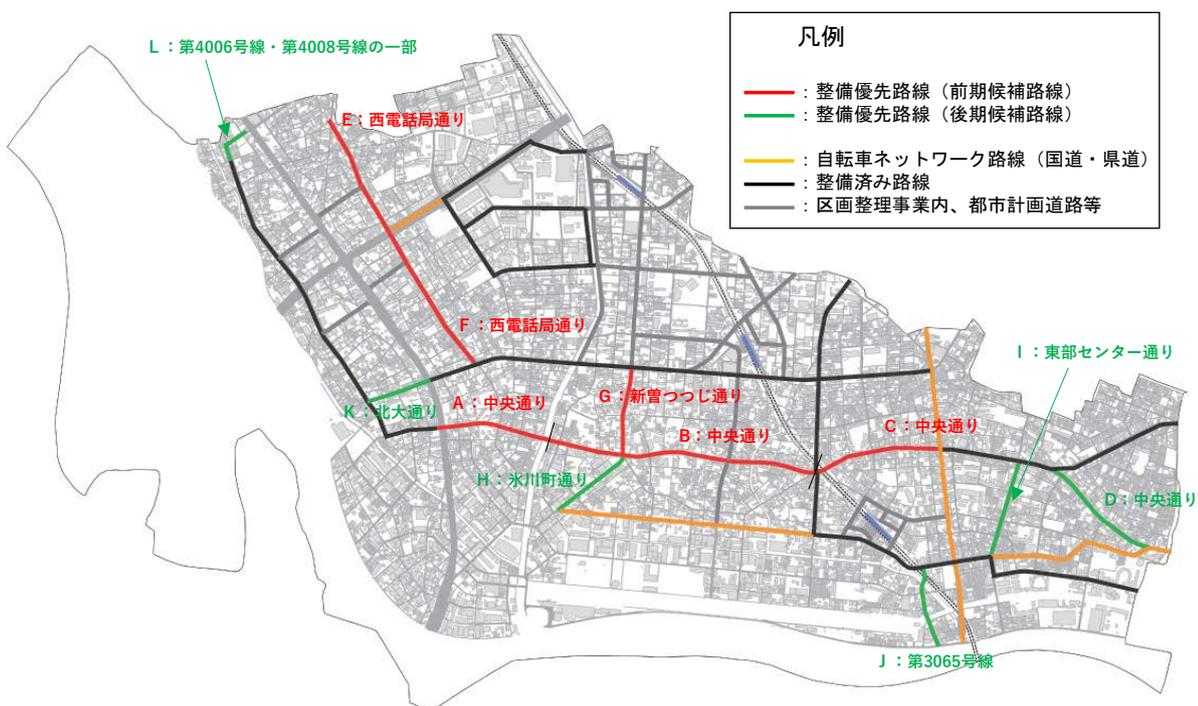
交差点進入時の意識づけを行い、出会い頭等の事故を抑制するため、必要に応じ、単路部の整備とあわせて自転車用停止線の設置等を行います。

### (3) その他

生活道路における自動車の走行速度の抑制、通過交通の抑制等により、歩行者、自転車利用者の安全性の向上を図るため、狭さくやハンプ等の設置、中央線（センターライン）の消去や路側帯の拡幅等について検討していきます。

## 1.2 整備優先度と前期・後期における整備

事業化においては、限られた財源の中でより効果的な整備を行うため、自転車ネットワーク路線において、整備優先路線を設定します。ただし、整備優先路線の設定は一つの目安であり、実際に整備する路線は、整備時点における本市の状況、沿道状況、交通事情等を十分考慮した上で決定するものとします。



自転車ネットワーク（整備優先路線）

## 1.3 事業推進に向けた取組体制・周知啓発

### (1) 事業推進に向けた取組体制

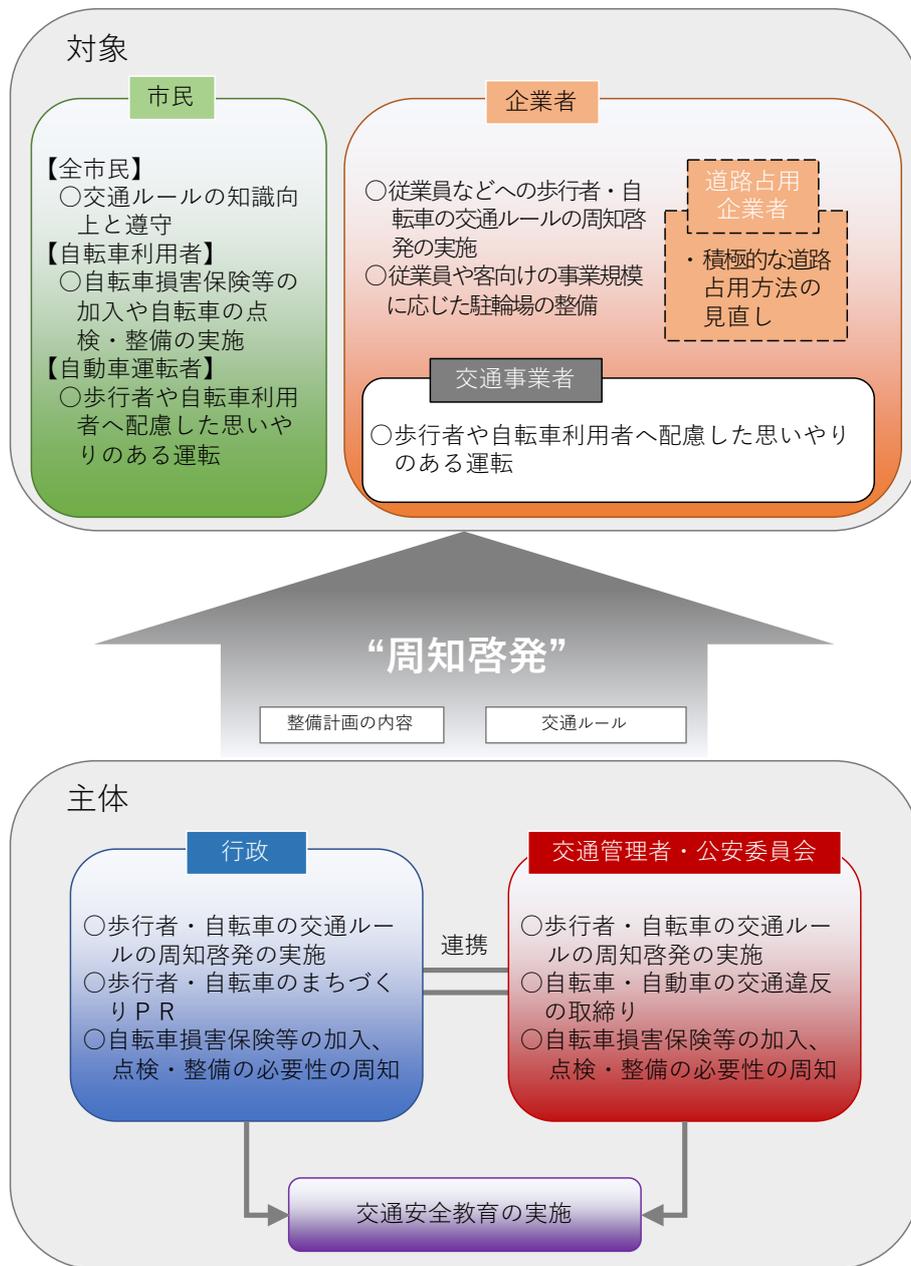
本計画を推進するためには、道路を利用している【市民、企業・事業者】、交通を管理している【埼玉県警察】、道路を管理している【国、埼玉県、本市】などの各主体が、安全で快適な歩行者及び自転車の通行空間の確保に向けたプロセスに参画し、相互に連携協力を図りながら事業に取り組む必要があります。

### (2) 周知啓発の基本的な考え方

- ① 計画の取組、課題における全市民の共通認識
- ② 交通ルールの遵守徹底、道路の適正利用
- ③ 自転車の安全・安心な利用

### (3) 周知啓発の主体と対象

周知啓発に関する主体と対象を下図に示します。



周知啓発に関する各関係者の役割

### 1.4 計画実施の進捗管理

事業に関しては、整備目標に基づき進捗を管理していくとともに、整備効果の目安となる指標を用いて、歩行空間、自転車通行空間の整備効果をモニタリングしていきます。