

道路空間の再配分等を検討し、歩行者の安全を図りつつ、実現可能な路線から、自転車が安全に走行できる通行環境の整備を進めます。

整備対象路線については、自転車通行環境の整備状況（図4-1）を考慮し、図4-2に示す候補路線選定フローに基づき決定します。

新設の都市計画道路や道路改修工事などで、隣接市から隣接市へ繋がる広域的な自転車ネットワークを考慮し、歩行者、自転車、自動車が安全に通行できる走行空間の確保、整備を行う路線を「**広域整備路線**」と位置付け、令和7（2025）年度までに関連都市計画道路事業の進捗を考慮し、関係機関と協議を行いつつ、自転車走行空間（自転車道・自転車専用通行帯等）の整備を行っていきます。

その他の主要な生活道路においては、歩行者、自転車が集中する駅周辺や市内東西南北を結ぶネットワークの形成、ドライバーへの注意喚起、自転車ルール周知のための自転車ナビマークの設置等により自転車利用マナーの向上を目的に「**地域整備路線**」として位置付け、令和7（2025）年度までの6年間で優先的に自転車ナビマークなどの整備を行っていく路線を優先整備路線とし、令和7（2025）年度までに整備方針について、沿道住民や関係機関との調整・合意を目指し、検討を行う路線を要検討路線として段階的に整備を推進していきます。

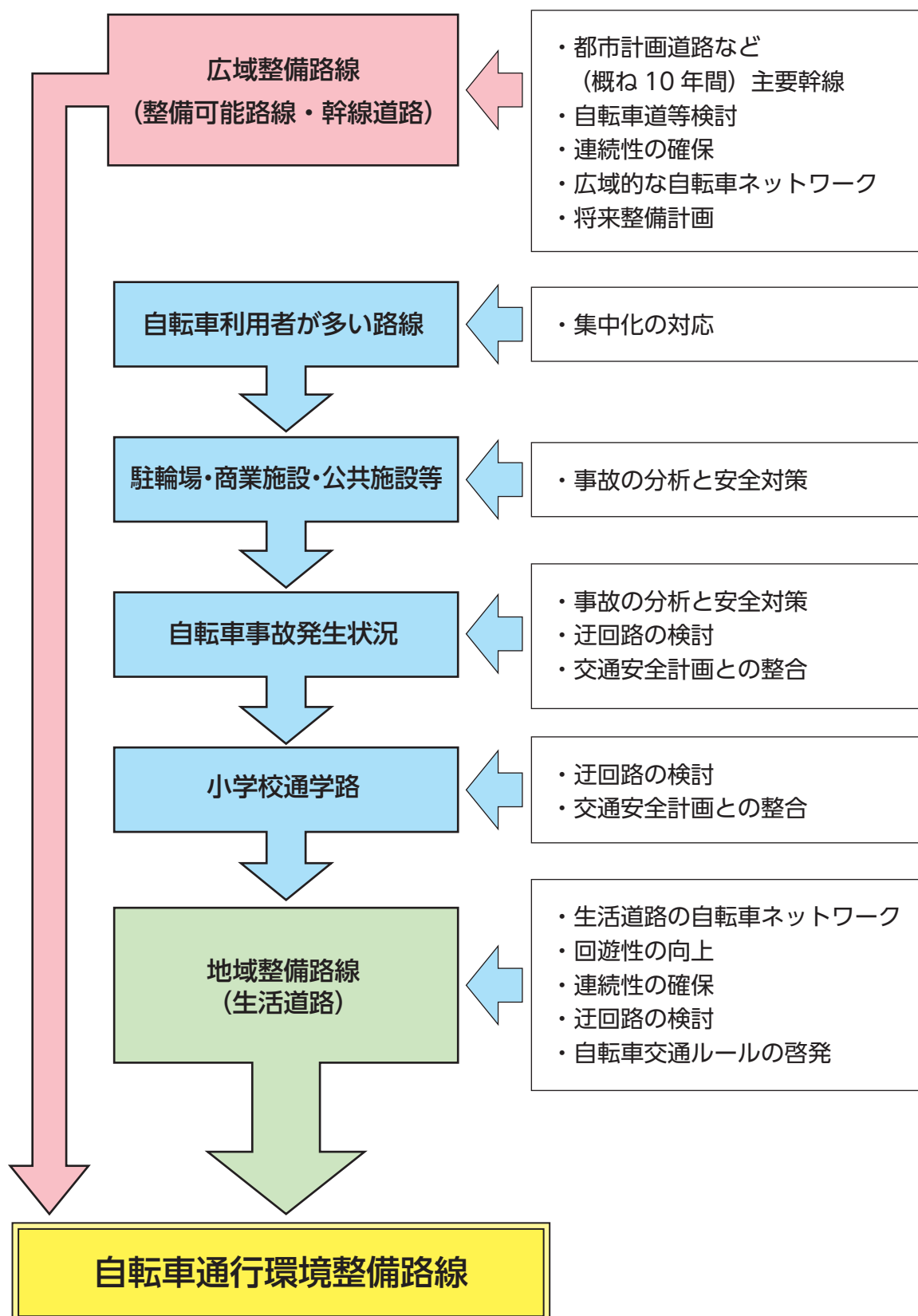
また、自転車走行空間等の整備方針を明確にするため、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」に示された自転車ネットワーク形成・自転車通行空間の設計等を参考にするとともに、「東京都自転車活用推進計画」や「国立市交通安全計画」と整合を図り、整備計画を検討します。

4



①候補路線選定フロー（市内全域を対象）

（図４－２）



②広域整備路線の選定

既に自転車走行空間整備が完了している路線や近隣市から近隣市へ繋がる幹線道路で今後計画期間内に自転車走行空間を確保できる箇所を広域整備路線として優先整備路線に位置付け整備を推進します。

対象となる路線は、将来的には国分寺市から立川市へ繋がる北地域の幹線道路になっています。北大通りと整備予定があります立川市方面の都市計画道路3・4・8号線について、自転車専用通行帯整備の検討を行っていきます。

国立駅南口広場前からさくら通りまでの大学通りは、東京都の管理道路で自転車レーンが設置されていますが、今後、自転車レーンの再整備を予定しています。

また、将来的には府中市から立川市へ繋がる幹線道路で、大学通りとも接続するさくら通りは「人にやさしい道」を目指し、自転車道を整備中で、府中市方面の都市計画道路3・4・5号線についてもさくら通りと同様に整備を行っていく予定です。矢川上公園から立川方面の都市計画道路3・4・5号線については、南武線の高架化事業などの調整があることから将来計画としています。

府中市から日野市へ繋がる日野バイパス（国道）は、広域的な自転車ネットワーク路線としての役割と考えますが、今後の整備方針については未定で他の広域的な自転車ネットワーク路線としては、健康づくりを目的とした「たまりバー50」のコースになっています多摩川サイクリングロードがあります。

更に事業開始が第Ⅰ期の期間では難しいと予想できる都市計画路線などを「将来計画路線（将来幹線）」としております。主な将来計画路線として、立川市から繋がる都市計画道路3・3・15号線を選定しています。

今後、旭通り・富士見通りなどの都道整備や都市計画道路事業の進捗に合わせ、国立駅周辺の連続性や南部地域のいずみ大通り、甲州街道などの自転車ネットワークについて関係機関と検討・協議を行っていきます。

③地域整備路線（車道混在）の選定

地域整備路線は、生活道路を中心に国立駅周辺の自転車の集中緩和、通学路や事故が多い路線の迂回路線及び交通ルール遵守のための意識啓発、東西南北の回遊性の向上や連続性を確保できるよう市内の自転車ネットワークを考慮し選定します。

優先的に整備する路線（優先整備路線）以外で、現段階では、交通量が多く交通事故が比較的多い路線や狭あい道路など整備が難しい路線で連続性の確保や迂回路等として必要な路線で条件整備や地域住民との調整が必要な路線を「要検討路線」としています。

国立駅周辺は「歩行者」「自転車」「自動車」とともに集中しています。また、自転車駐車場

の利用も多く、自転車駐車場整備計画では駅直近の自転車の乗り入れを抑制し、歩行者優先の空間とすることと考えています。

このことから、駅周辺の路上駐停車対応や分散化を目的に西第1号線や旭通り、富士見通りの一部は、候補路線としていません。そのため、迂回路線として、西第3号線（要検討路線）、西第5号線と西第1条線、東第1条線と東第5号線及び東第10号線を迂回路として候補路線に選定しています。また、JR中央線の北と南の回遊性の向上・連続性の確保から都市計画道路3・4・10号線と東第3号線及び西第3号線を候補路線としています。

市内全域の回遊性の向上や連続性を確保するための主な路線は、東西方向が中央線側道、西第14号線～東第14号線（学園通り）、南北方向が西第2条線～日野バイパスまでと西第5条線～石田街道が候補路線及び要検討路線となっています。

ネットワーク計画で整備路線の対象となっていない路線についても、自転車走行可能空間であるため、活用においては、自転車ルール徹底やマナー向上を発信していくこととします。

図4-3 自転車通行環境整備路線(第I期計画期間後の将来計画、時期は未定)

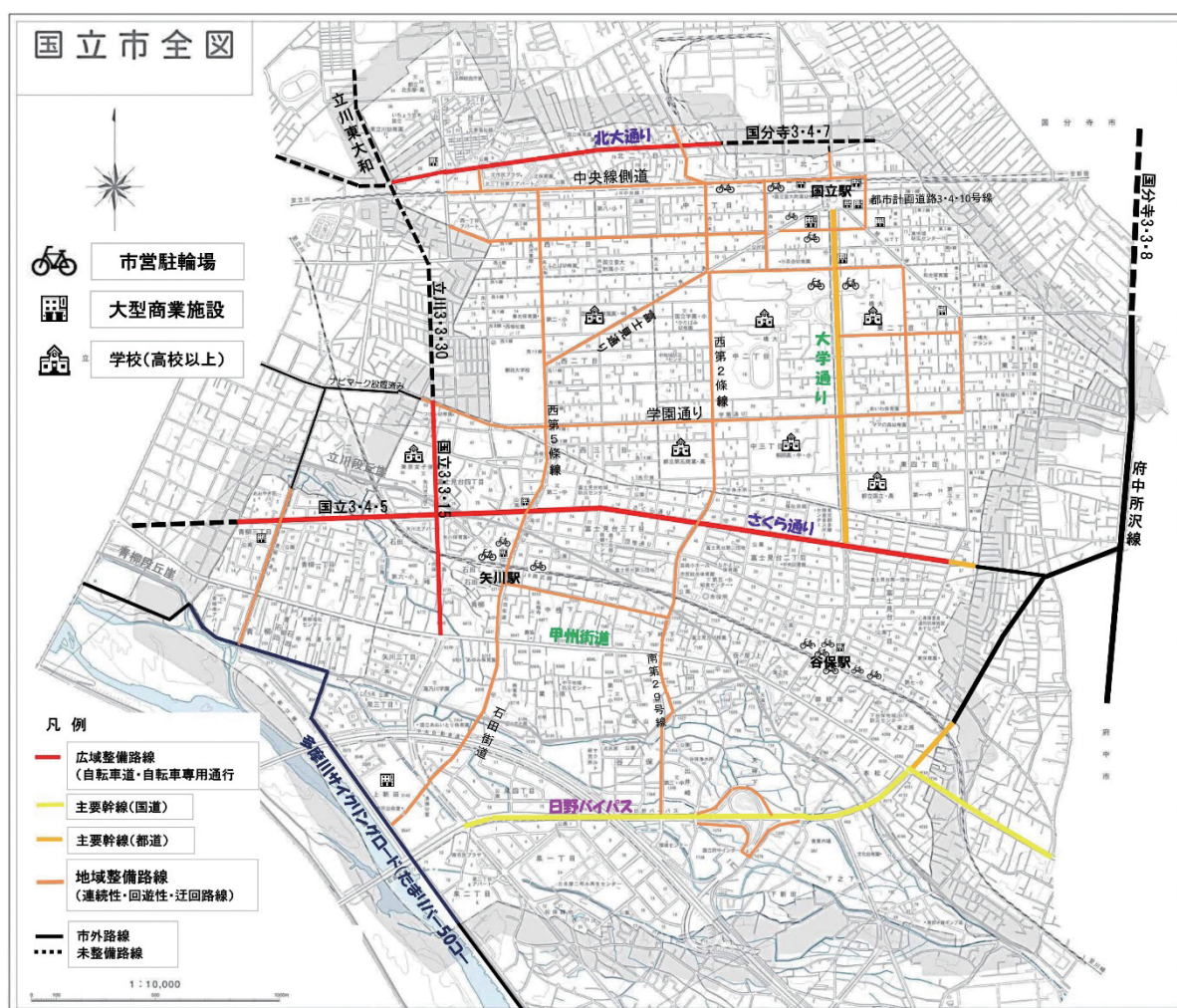
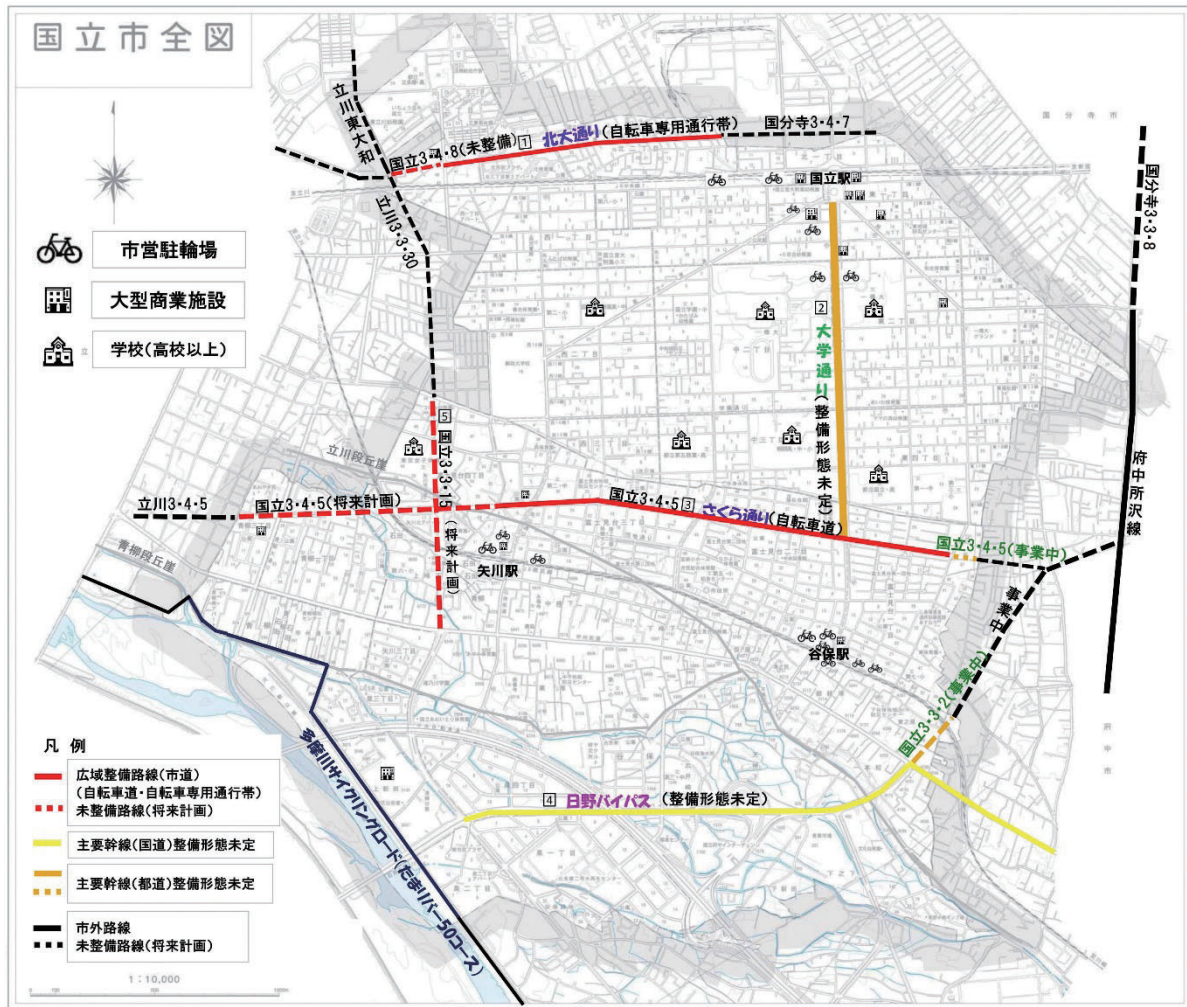


図4-4 広域整備路線



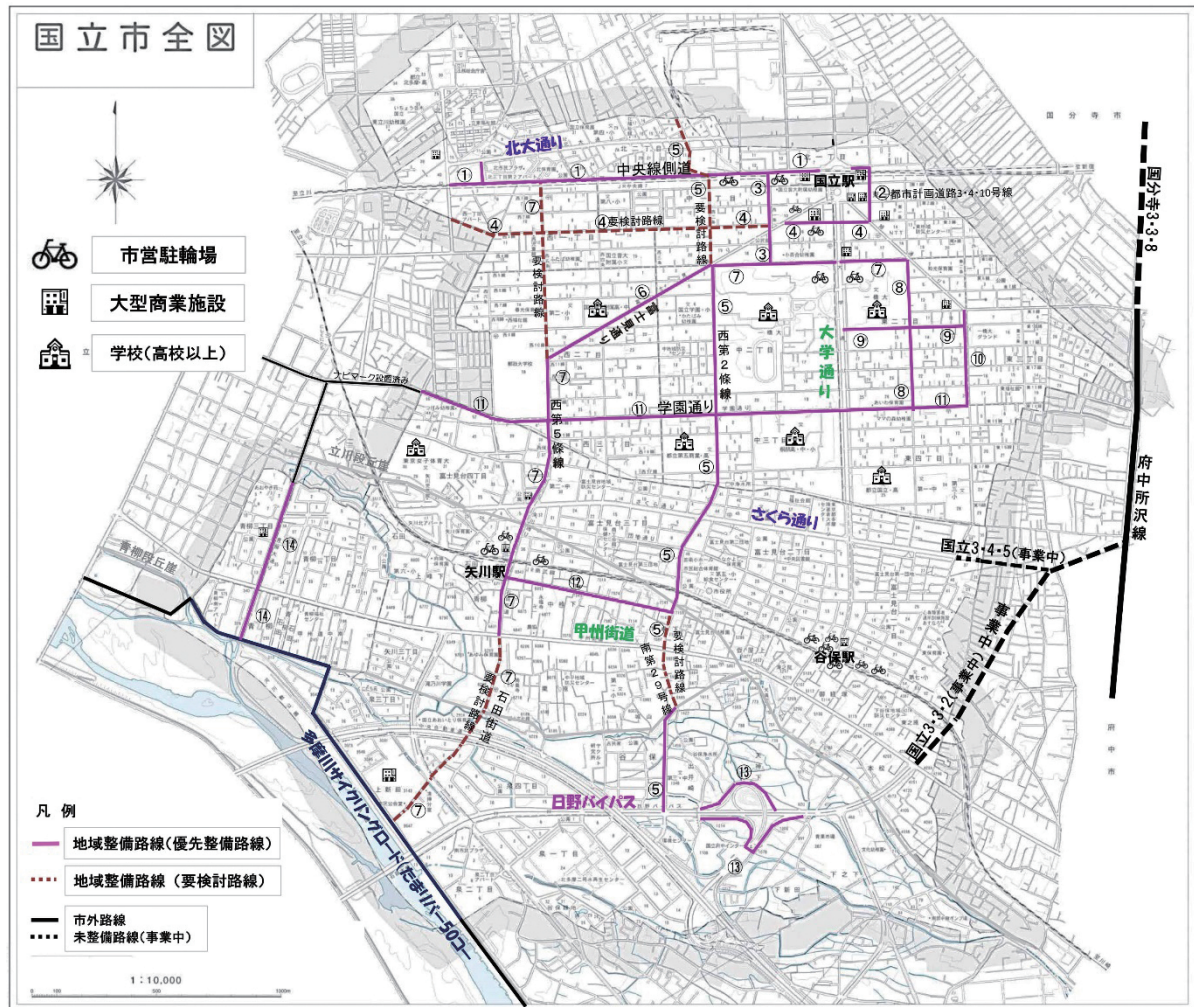
○整備事業概要(事業中のさくら通りは含まない)

整備期間： 令和2(2020)年度～令和7(2025)年度

事業延長： 約1.1km

事業費： 約10,000千円

図4-5 地域整備路線(優先整備路線・要検討路線)



○整備事業概要(要検討路線は含まない)

整備期間： 令和2(2020)年度～令和7(2025)年度

事業延長： 約12.3km

事業費： 約31,000千円

表4-1 自転車通行環境整備候補路線

番号	種別	路線名	整備延長(km)	備考
①	広域整備路線	北大通り 市道北第17号線	約1.1	ナビマーク設置済み
		都市計画道路3・4・8号線	約0.2	計画路線(整備予定済)
②	広域整備路線	大学通り 都道146号線	――	整備予定有(東京都施行)
③	広域整備路線	さくら通り 市道富士見台第6号線	約1.8	自転車道整備中 (約1.1km整備済み)
		都市計画道路3・4・5号線(府中市方面)	――	事業実施中(東京都施行)
		都市計画道路3・4・5号線(立川市方面)	――	将来計画路線
④	広域自転車ネットワーク (国道)	日野バイパス 国道20号	――	国道(整備形態未定)
⑤	広域整備路線(将来計画)	都市計画道路3・3・15号線	――	将来計画路線
①	地域整備路線	市道北第17-2号線 (都営西、中央線側道)	約0.1	
		市道北第17-2、第18、第19号線 (中央線側道)	約1.4	
		市道北第1号線	約0.6	
②	地域整備路線	市道北第4-1号線 (都市計画道路3・4・10号線)	約0.1	事業実施中
③	地域整備路線	市道西第1条線	約0.3	迂回路線
④	地域整備路線	市道東第3号線	約0.1	迂回路線
	地域整備路線	市道西第3号線(駅直近)	約0.2	
	地域整備路線	市道西第3号線(要検討路線)	約1.1	迂回路線 (立川市管理分0.2km)
⑤	地域整備路線	市道北第8-3、第8-3A号線、西第2条線 (要検討路線)	約0.6	
		市道西第2条線	約0.9	
		市道富士見台第1号線	約0.5	
		市道南第12、第29号線(要検討路線)	約0.5	
		市道南第51号線	約0.4	
⑥	地域整備路線	富士見通り(市道)	約0.8	
⑦	地域整備路線	市道西第5条線(要検討路線)	約1.0	
		市道西第5条線	約0.3	
		市道富士見台第2、第2-1号線	約0.5	
		市道南第15号線	約0.3	
		市道南第26号線(要検討路線)	約0.9	
⑧	地域整備路線	市道東第1条線	約0.6	迂回路線
⑨	地域整備路線	市道東第10号線	約0.5	迂回路線
⑩	地域整備路線	市道東第2条線	約0.4	
⑪	地域整備路線	市道東第14号線	約0.4	
		市道西第14号線、南第17-14号線	約1.6	
⑫	地域整備路線	市道南第35号線	約0.7	
⑬	地域整備路線	市道中央高速道側道第7号線	約0.4	北側(迂回路線)
		市道中央高速道側道第1、第6号線、南第30-10号線	約0.5	南側(迂回路線)
⑭	地域整備路線	青柳大通り 市道南第70号線	約0.5	
		市道南第100号線	約0.2	
⑮	広域自転車ネットワーク	多摩川サイクリングロード	――	たまりバー50コース

※国道、都道、将来計画路線の整備延長は未定、多摩川サイクリングロードは整備済み

※赤字は要検討路線