

第5章 自転車の適正利用を促す環境構築

1 自転車ネットワーク路線における通行空間整備

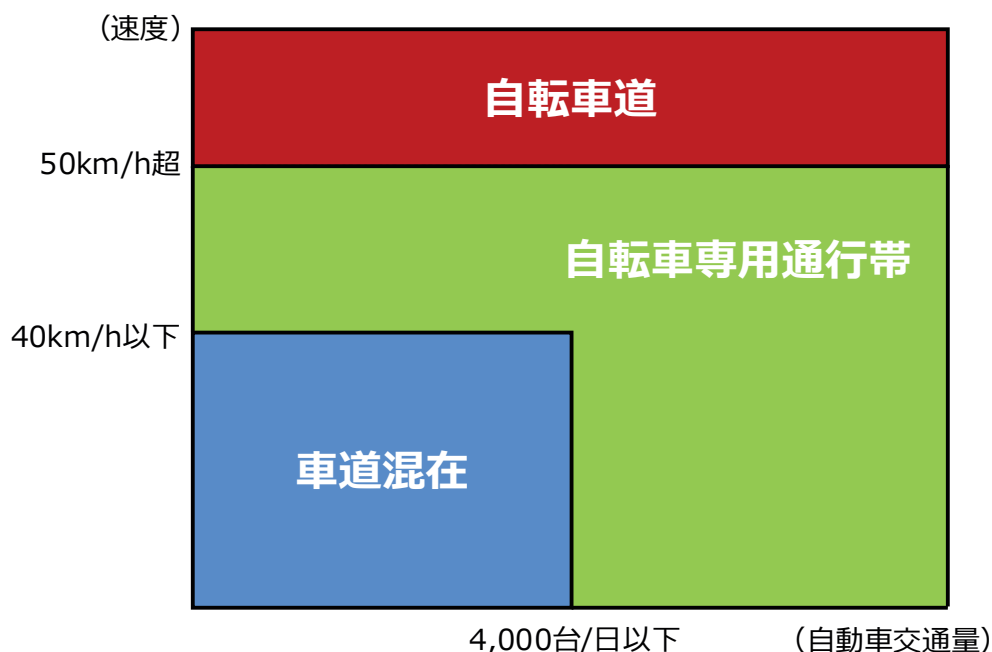
1-1 基本的な考え方

自転車通行空間の整備については、歩行者、自転車、自動車の分離を基本としつつ、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（平成28年7月）」（以下、「ガイドライン」という。）及び「東京都自転車走行空間整備推進計画（平成24年10月）」に準拠した整備を行います。

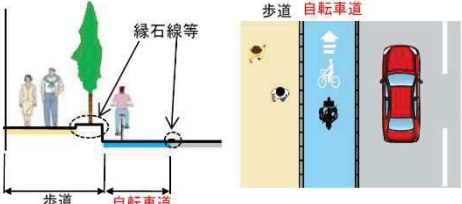

（1）整備形態の選定（完成形態）

車道における通行空間整備においては、ガイドラインに基づき、「自転車道」、「自転車専用通行帯」、「車道混在」の3形態による整備を行います。3形態の選定は、自動車交通量と速度（規制速度）に応じて設定します。

■整備形態の選定の考え方



■ 基本的な整備形態（イメージ）

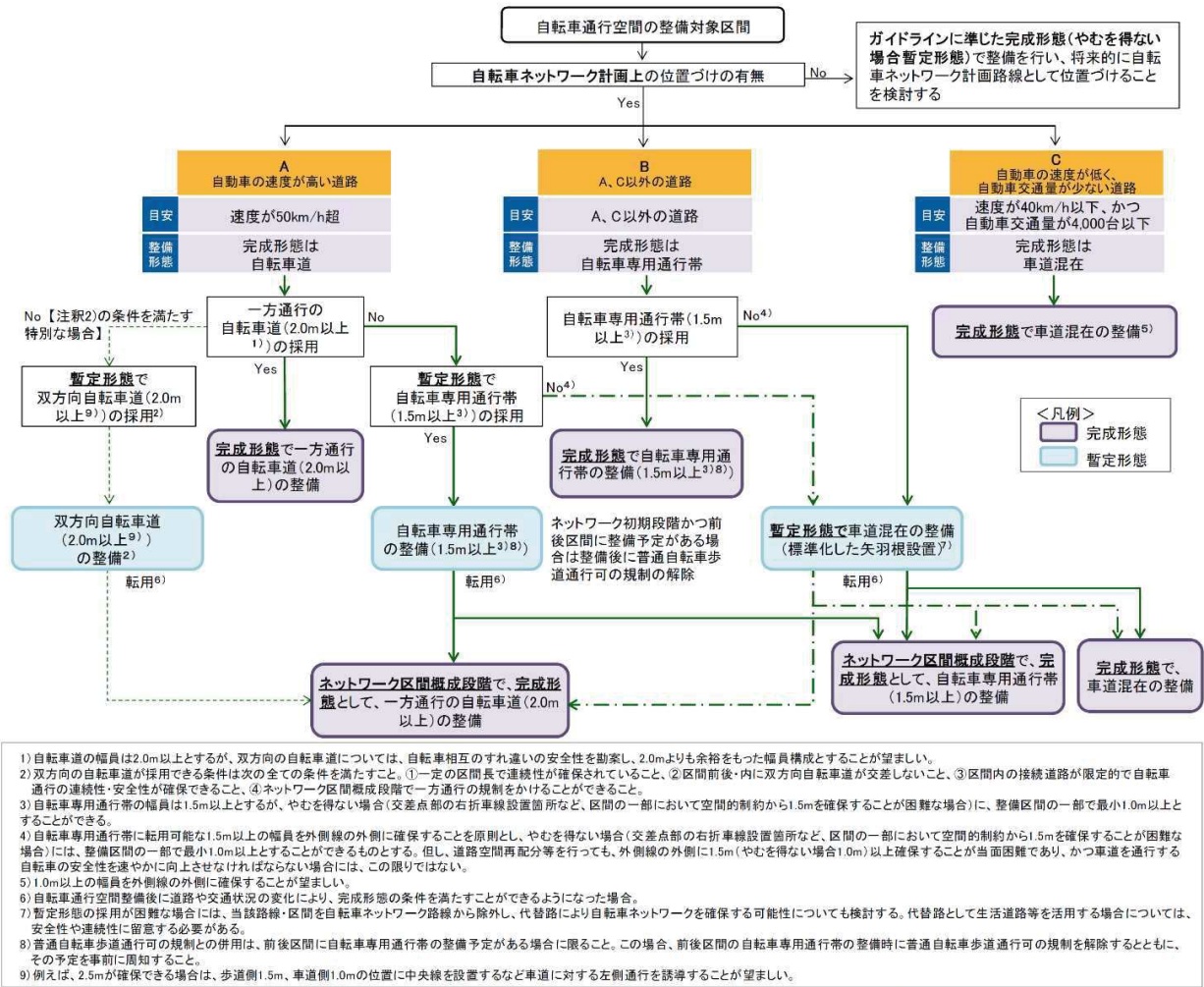
整備形態	【整備イメージ】
自転車道	 <p>緑石線等</p> <p>歩道 自転車道</p>
自転車専用通行帯	 <p>歩道 自転車専用通行帯 車道</p> <p>※自転車専用通行帯の幅の全部</p> <p>※自転車専用通行帯の幅の一部</p>
自転車と自動車を混在通行とする道路（車道混在）	<p>(1) 歩道のある道路における対策</p> <p>ピクトグラム等を設置</p> <p>歩道 車道</p> <p>[路肩・停車帯内の対策]</p> <p>[車線内の対策]</p> <p>(2) 歩道のない道路における対策</p> <p>※矢羽根型路面表示は外側線の下に重複させることができる</p> <p>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

出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン

(2) 暫定形態による整備

自転車ネットワーク路線において、(1)で選定した完成形態での自転車通行空間整備が、道路幅員の状況等により当面困難な場合、かつ車道を通行する自転車の安全性を速やかに向上させなければならない場合等においては、下図の選定フローによる暫定形態での整備を行います。

■ 暫定形態を考慮した整備形態選定フロー



- 1) 自転車道の幅員は2.0m以上とするが、双方向の自転車道については、自転車相互のすれ違いの安全性を勘案し、2.0mよりも余裕をもった幅員構成とすることが望ましい。
- 2) 双方向の自転車道が採用できる条件は次の全ての条件を満たすこと。①一定の区間長で連続性が確保されていること、②区間前後・内に双方向自転車道が交差しないこと、③区間内の接続道路が限定的で自転車通行の連続性・安全性が確保できること、④ネットワーク区間概成段階で一方通行の規制をかけることができること。
- 3) 自転車専用通行帯の幅員は1.5m以上とするが、やむを得ない場合(交差点部の右折車線設置箇所など、区間の一部において空間的制約から1.5mを確保することが困難な場合)に、整備区間の一部で最小1.0m以上とすることができる。
- 4) 自転車専用通行帯に転用可能な1.5m以上の幅員を外側線の外側に確保することを原則とし、やむを得ない場合(交差点部の右折車線設置箇所など、区間の一部において空間的制約から1.5mを確保することが困難な場合)には、整備区間の一部で最小1.0m以上とすることができるものとする。但し、道路空間再配分等を行っても、外側線の外側に1.5m(やむを得ない場合1.0m)以上確保することが当面困難であり、かつ車道を通行する自転車の安全性を速やかに向上させなければならない場合には、この限りではない。
- 5) 1.0m以上の幅員を外側線の外側に確保することが望ましい。
- 6) 自転車通行空間整備後に道路や交通状況の変化により、完成形態の条件を満たすことができるようになった場合。
- 7) 暫定形態の採用が困難な場合には、当該路線・区間を自転車ネットワーク路線から除外し、代替路により自転車ネットワークを確保する可能性についても検討する。代替路として生活道路等を活用する場合については、安全性や連続性に留意する必要がある。
- 8) 普通自転車歩道通行可の規制との併用は、前後区間に自転車専用通行帯の整備予定がある場合に限ること。この場合、前後区間の自転車専用通行帯の整備時に普通自転車歩道通行可の規制を解除するとともに、その予定を事前に周知すること。
- 9) 例えば、2.5mが確保できる場合は、歩道側1.5m、車道側1.0mの位置に中央線を設置するなど車道に対する左側通行を誘導することが望ましい。

※ 自転車通行の安全性を向上させるため、自転車専用通行帯の設置区間、自転車と自動車とを混在させる区間では、沿道状況に応じて、駐車禁止若しくは駐停車禁止の規制を実施するものとする。

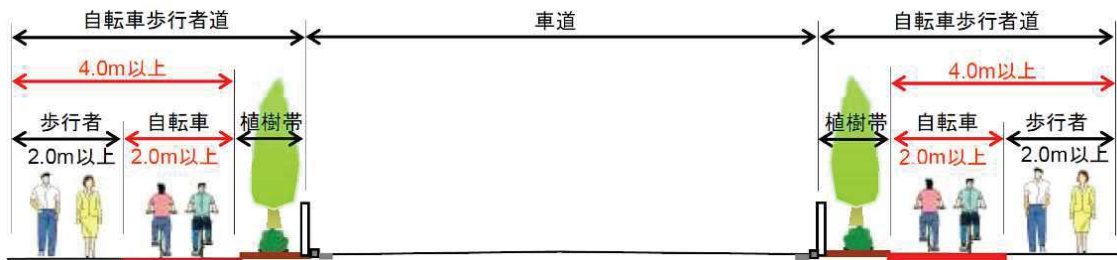
出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン

(3) その他の整備形態

①自転車歩行者道における通行空間整備（視覚的分離）

自転車通行空間整備は、自転車の車道通行を基本として整備を行いますが、車道通行を不安視する自転車利用者が多いことや道路交通法においても、13歳未満・70歳以上・身体の不自由な方は、歩道通行を認められているため、自転車歩行者道の視覚的分離についても、地域や道路の状況に応じて検討を行います。

■自転車歩行者道を視覚的に分離する場合の標準的な幅員構成



整備事例

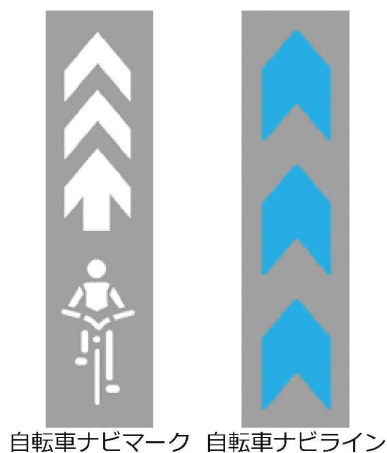


出典：東京都自転車走行空間整備推進計画

②自転車ナビマーク・自転車ナビラインによる自転車交通の整序化

警視庁では、自転車の安全な通行を促すため、主として車道の左端に「自転車ナビマーク」、交差点に「自転車ナビライン」の設置を推進しています。

■自転車ナビマーク・自転車ナビライン



自転車ナビマーク設置例



自転車ナビライン設置例



出典：警視庁ホームページ

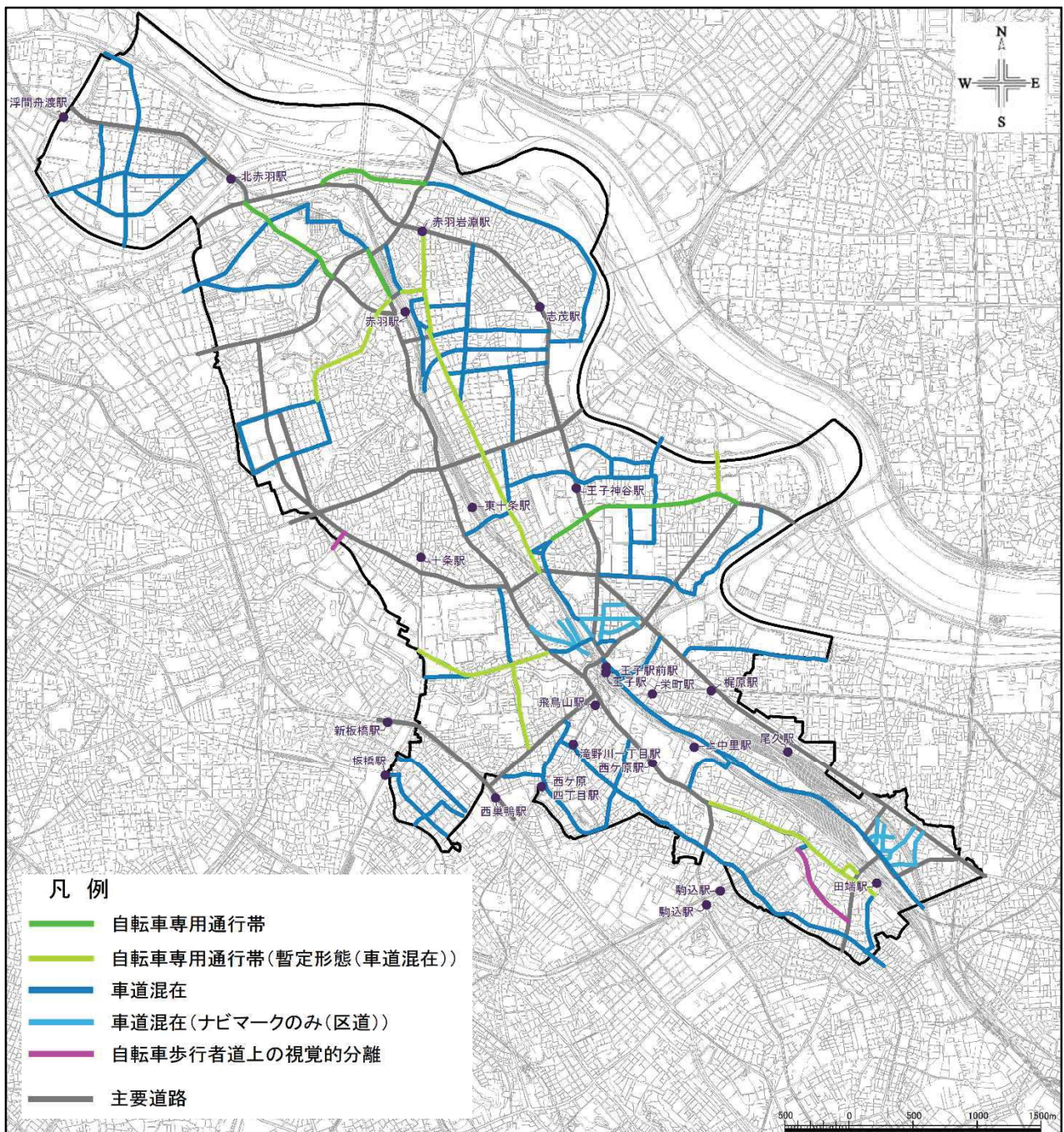
1-2 自転車ネットワーク路線における整備形態

第4章で選定した自転車ネットワーク路線のうち、区道の整備形態は、「自転車専用通行帯」、「車道混在」、「自転車歩行者道上の視覚的分離」となります。

整備形態別の延長は以下の通りです。

整備形態	延長	備考
自転車専用通行帯	3.7 km	
自転車専用通行帯(暫定形態(車道混在))	7.9 km	
車道混在	40.5 km	0.3km整備済
車道混在(ナビマークのみ(区道))	3.9 km	3.9km整備済
自転車歩行者道上の視覚的分離	0.8 km	0.3km整備済
合計	56.8 km	4.5km整備済

■北区自転車ネットワーク路線（区道）における整備形態



1-3 単路部の標準的な構造

(1) 自転車道

①法律上の定義及びガイドラインでの取り扱い

■法律上の定義：道路構造例第2条第2項・道路交通法第2条第1項第3号の3

自転車道とは、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をいう。

■ガイドラインでの取り扱い

○通行方法の基本：一方通行を基本とする。

自転車道において一方通行規制を実施する場合は、目的地に向かうのに遠回りになることで沿道施設への出入りが不便となり沿道の地域住民や自転車利用者等の理解が得られにくい場合はあるが、双方向通行の場合は、自動車と逆方向に通行する自転車出合い頭事故の危険性、交差点内での自転車同士の交錯の危険性、単路部における快適性の確保などの課題があることから、一方通行を基本とする。

○双方向の適用：以下の4条件全てを満たす特別な場合に限り、暫定的に適用できる。

①一定の区間長で連続性が確保されていること

②区間前後・内に双方向通行の自転車道が交差しないこと

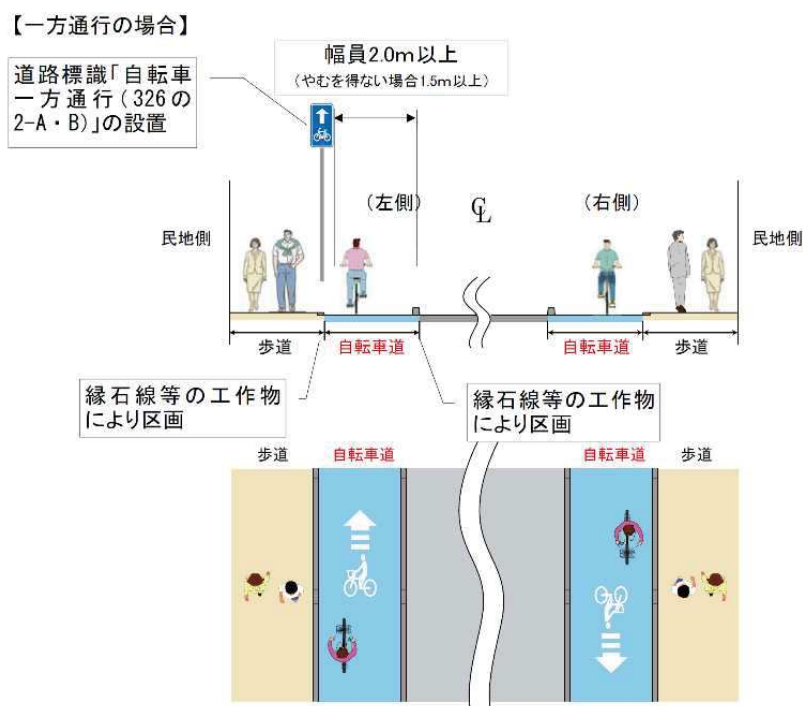
③区間内の接続道路が限定的で自転車通行の連続性・安全性が確保できること

④ネットワーク区間概成段階で一方通行の規制をかけることができること

②本計画における考え方

- ガイドラインに基づき、一方通行での整備を基本とし、幅員 2.0m 以上を確保した自転車道の整備を行います。
- 本計画における自転車ネットワーク路線においては、自転車道の整備となる路線の該当は無いため、新規路線や道路拡幅の整備等と併せて、必要に応じて整備を行います。
- 高低差が大きい区間における整備に当たっては、ガイドラインで規定する幅員 2.0m よりも広い幅員の確保についても検討し、より安全な自転車通行空間の整備を目指します。

■自転車道における標準構造



出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン

(2) 自転車専用通行帯

①ガイドラインでの取り扱い

○幅員：1.5m 以上を確保する。ただし、やむを得ない状況*等により、整備区間の一部で 1.0m 以上まで縮小することができる。

※交差点の右折車線設置箇所等、区間の一部において空間的制約から 1.5m 確保が困難な場合

②本計画における考え方

○ガイドラインに基づき、基本的に 1.5m 以上の幅員を確保します。ただし、交差点部等一部区間で 1.5m が確保できない場合は、1.0m まで縮小することとし、できるだけ連続的な走行空間の整備を行います。

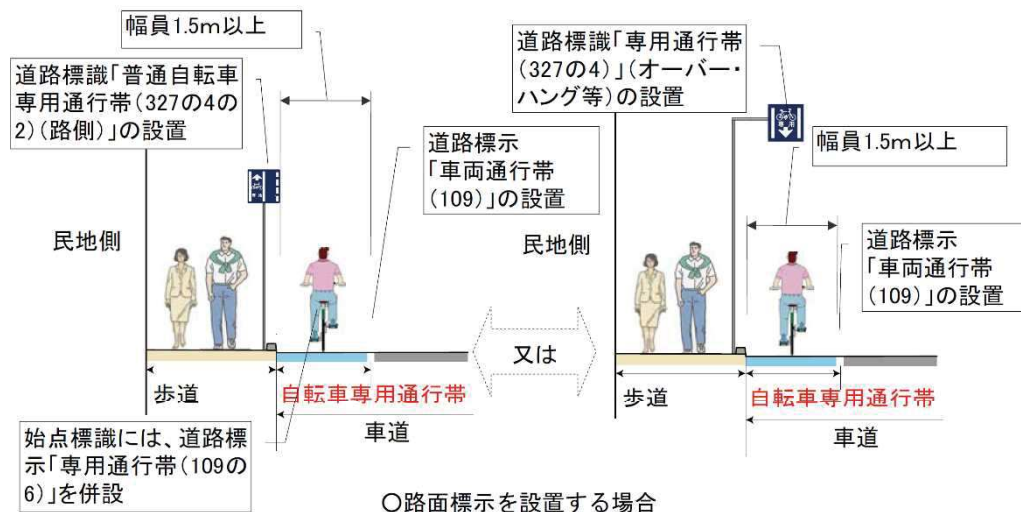
○高低差の大きい区間における整備に当たっては、ガイドラインで規定する幅員 1.5m よりも広い幅員の確保についても検討し、より安全な自転車通行空間の整備を目指します。

■自転車専用通行帯における標準構造

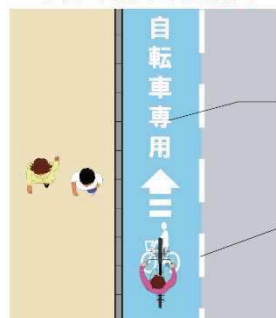
【歩道のある道路】

○路側標識を設置する場合

○架空標識を設置する場合



歩道 自転車専用通行帯



※自転車専用通行帯の全部を着色する場合

歩道 自転車専用通行帯



※自転車専用通行帯の一部を着色する場合の例

出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン

③構造細目

【路面標示・表示】

○通行帯の全部（もしくは一部）を着色した上で、路面標示「車両通行帯（109）」の破線標示及び「専用通行帯（109の6）」の標示、及び走行方向を示すためのピクトグラム（ナビマーク）を設置します。

■自転車専用通行帯における路面標示・表示



【道路標識】

○道路標識「専用通行帯（327の4）」又は道路標識「普通自転車専用通行帯（327の4の2）」を設置します。また、自転車専用通行帯の始点・終点には、補助標識「始まり（505-A, B）」「終わり（507-A, B, C）」を設置します。

「専用通行帯(327の4)」



「普通自転車専用通行帯(327の4の2)」



【一方通行道路における自転車専用通行帯】

○自転車を除く一方通行規制の場合に、自転車専用通行帯は自動車の一方通行規制と同じ方向に設置し、反対方向には、法定外表示を行います。

■一方通行道路における自転車専用通行帯設置例

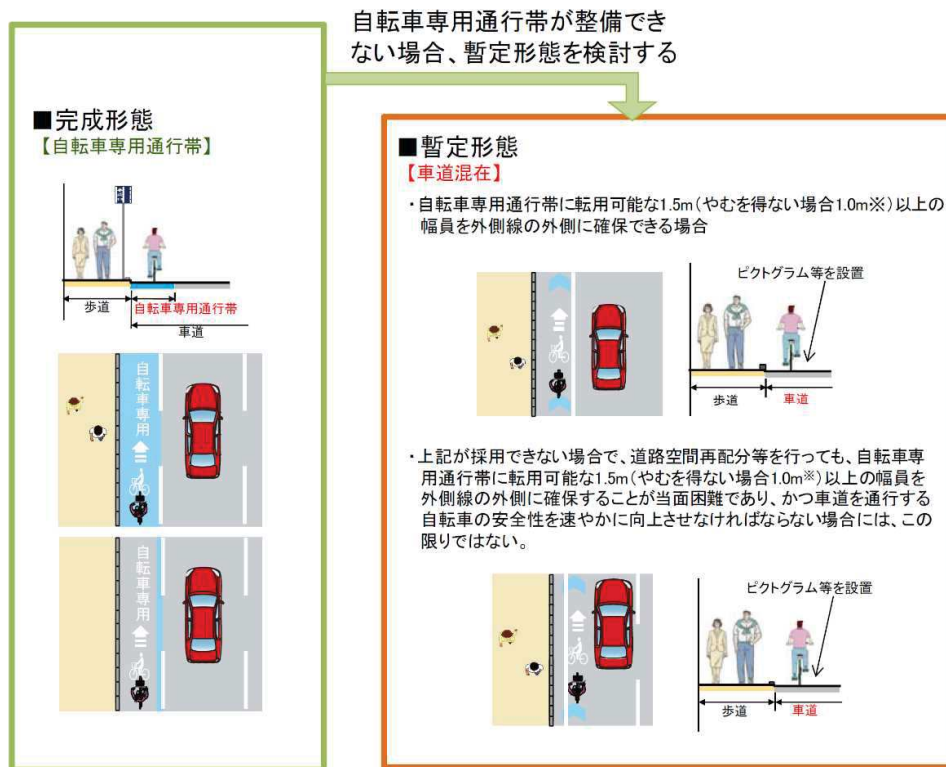


出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン

④ 暫定形態

- 自転車専用通行帯が整備できない場合は、暫定形態として車道混在での整備を行います。
- 自転車専用通行帯に転用可能な 1.5m 以上の幅員を外側線の外側に確保できる場合は、外側線の外側に、矢羽根型路面表示及びピクトグラム（ナビマーク）の設置を行います。
- 道路空間の再配分を行っても、自転車専用通行帯に転用可能な 1.5m 以上の幅員を外側線の外側に確保することが当面困難であり、かつ車道を通行する自転車の安全性を速やかに向上させる必要がある場合は、矢羽根型路面表示とナビマークを外側線内側に設置することを検討します。
- 暫定形態採用路線については、都市計画道路の整備時期等に併せて、自転車専用通行帯の整備を行います。

■完成形態が自転車専用通行帯の場合の暫定形選定の考え方



※やむを得ない場合：交差点部の右折車線設置箇所など、区間の一部において空間的制約から1.5mを確保することが困難な場合。

出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン

(3) 車道混在

①ガイドラインでの取り扱い

○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に、車道左側部の車線内に矢羽根型の路面表示及びピクトグラムを設置する。

○矢羽根型路面表示の右端が路肩端から 1.0m 以上となるよう設置する。その際、舗装部分の幅員は側溝の部分を除いて設置することが望ましい。

【歩道のない道路】

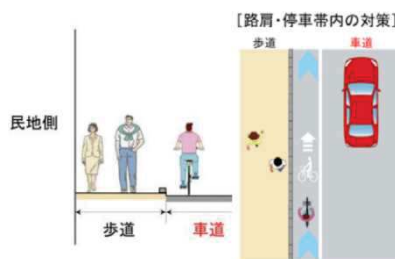
○路側帯は、主として歩行者の通行空間であるため、車線内に自転車の通行位置を示す矢羽根型路面表示やピクトグラムを設置した上で、路側帯内に歩行空間であることを示すピクトグラムを設置することも考えられる。

②本計画における考え方

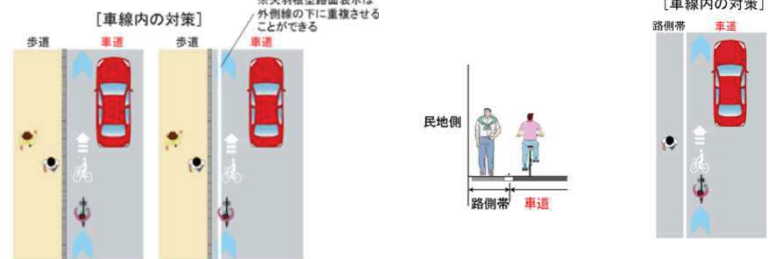
- ガイドラインに基づき、車道の左側部に自転車の通行位置を示す矢羽根型路面表示とピクトグラム（ナビマーク）を設置します。
- 矢羽根型路面表示は、その右端が路肩端から 1.0m 以上となるよう設置することを基本としますが、現地の交通状況等に応じて 0.75m 以上とすることとします。その際、舗装部分の幅員は側溝の部分を除いて 0.75～1.0m を確保します。確保が難しい場合は、側溝の形式や側溝部分の安全対策を検討し、0.75～1.0m の幅員に含めます。
- 歩道のない道路（路側帯のある道路）や、幅員が 5.0m 未満の狭い道路についても、自動車への周知・注意喚起のため、矢羽根型路面表示とピクトグラム（ナビマーク）を設置します。
- 高低差の大きい区間における整備に当たっては、ガイドラインで規定する矢羽根型路面表示の右端位置が、路肩端から 1.0m 以上とすることについても検討し、より安全な自転車通行空間の確保を目指します。

■車道混在における標準構造

【歩道のある道路】



【歩道のない道路】（路側帯のある道路）

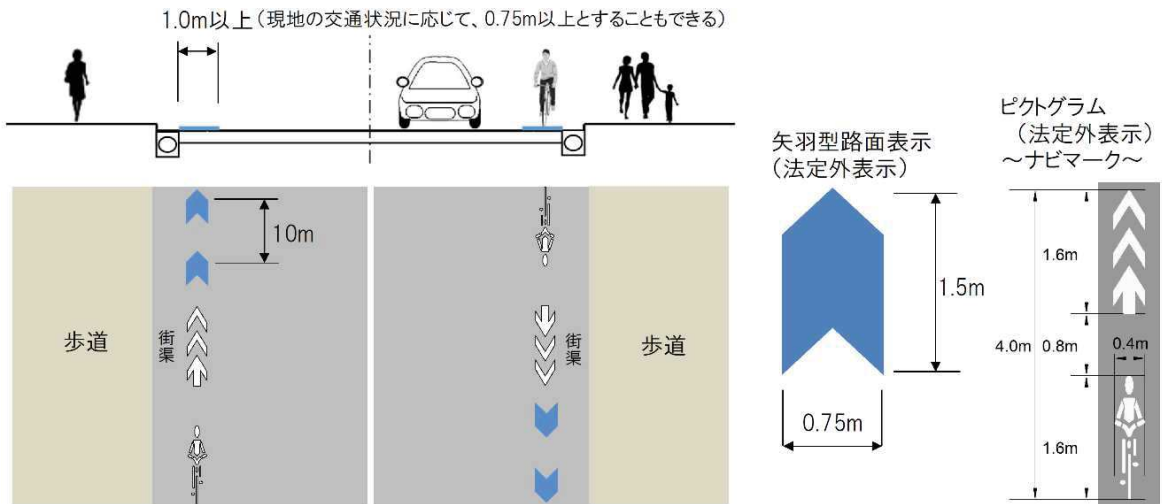


出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン

③構造細目

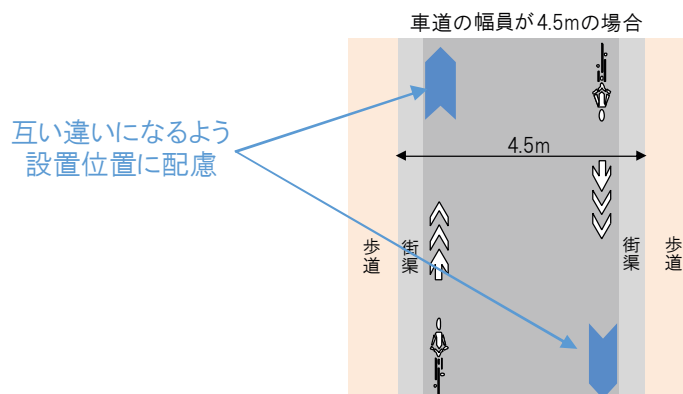
○矢羽根型路面表示は、幅 0.75m、長さ 1.5m、設置間隔 10m を標準とします。
交差点部等の自動車と自転車の交錯の機会が多い区間や、事故多発地点等では設置間隔を密にします。

■矢羽根型路面表示とピクトグラム（ナビマーク）の設置標準



○幅員が 4.0m 以上～5.0m 未満の道路については、車道両端に設置した矢羽根型路面表示とピクトグラム（ナビマーク）が近接することによる煩雑さが想定されるため、矢羽根型路面表示が互い違いになるよう設置間隔に配慮します。

■幅員が狭い道路における矢羽根型路面表示位置の配慮例



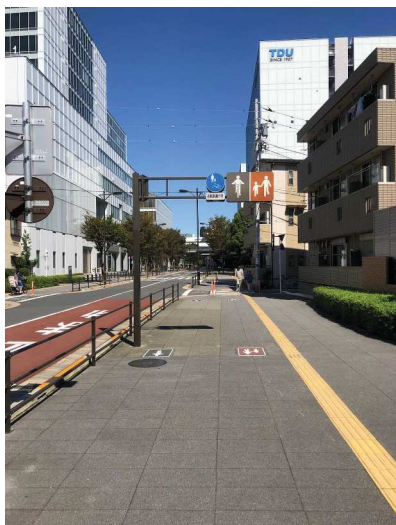
○高低差の大きい区間の整備においては、ガイドラインで規定する矢羽根型路面表示の右端位置が、路肩端から 1.0m 以上とすることも検討します。

(4) 自転車歩行者道上の視覚的分離

①本計画における考え方

○自転車ネットワーク路線に選定された区道については、ガイドラインに基づく「自転車専用通行帯」及び「車道混在」での整備を基本としますが、区道 3015 号においては、自転車歩行者道上の視覚的分離の整備が完了しているため、連続する区道 580 号については、整備形態の連続性を確保するため、自転車歩行者道上の視覚的分離での整備を行います。

整備事例

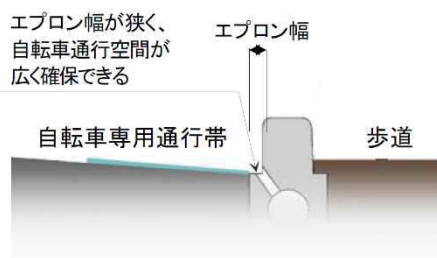


東京都足立区

(5) 自転車通行空間における安全対策

○舗装部分が0.75～1.0m以上確保できない場合の側溝部分の安全対策として、エプロン幅が狭い形式の側溝の採用を検討します。また、舗装やエプロン部、グレーチング部には滑り止め加工製品の採用を検討します。

■街渠をエプロン幅の狭い平坦性の高いものに置き換えた事例



出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン

■滑り止め加工された舗装やグレーチングの事例



出典：自転車利用環境整備のためのキーポイント



東京都北区（トレセン通り）

1-4 交差点部における構造

(1) ガイドラインにおける基本的な考え方

①分離形態の連続性

- 歩行者、自転車、自動車の適切な分離、共存を図るため、交差点部の分離形態について、前後の自転車通行空間と同様の形態をできる限り連続的に確保する。
- 自転車ネットワーク端部の交差点において、突然通行空間を打ち切ったり、安易に自転車通行空間を歩道へ誘導せず、交差点部を超えたところまで路面表示を設置する等適切な交差点処理を行う。

②通行空間の直線的な接続

- 自転車の直進性を重視し、自動車と同じ方向に通行する自転車の交差点部における自転車通行空間は、直線的に接続する。

③交差点内の通行方向の明確化

- 交差点内には、自転車利用者等に自転車動線を知らせるため、自転車の通行位置及び進行方向を明確化する路面表示を設置する。
- 信号のない交差点など、規模の小さな交差点においては、自転車通行空間に応じた通行方向とすることを基本とする。

④左折巻き込みに対する安全対策

- 交差点流入部において、自転車専用信号の設置により自動車とは別の信号制御を行うことを検討する。
- 自転車専用通行帯の場合には、自動車の進路変更禁止規制を実施して、自転車と自動車を分離する。
- 自転車の停止位置を自動車よりも前出しすることを検討する。
- 自転車専用通行帯の交通規制を解除した車道左側部の車線内に自転車の通行位置を明確化した路面表示等を設置した上で、自転車と左折する自動車を混在させて一列に通行させることも検討する。

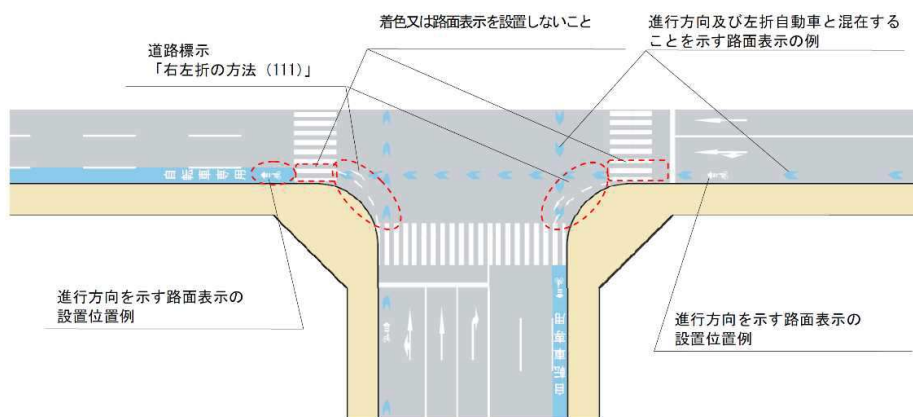
⑤二段階右折時の滞留スペースの確保

- 交差点内の通行方法の明確化のために設置した路面表示と歩車道境界の縁石で囲まれた範囲は、自転車が二段階右折する際の交差点内での滞留スペースとなることを周知する。
- 必要に応じて、歩道を切り込むことにより、交差点内に二段階右折時の自転車の滞留スペースを確保する。

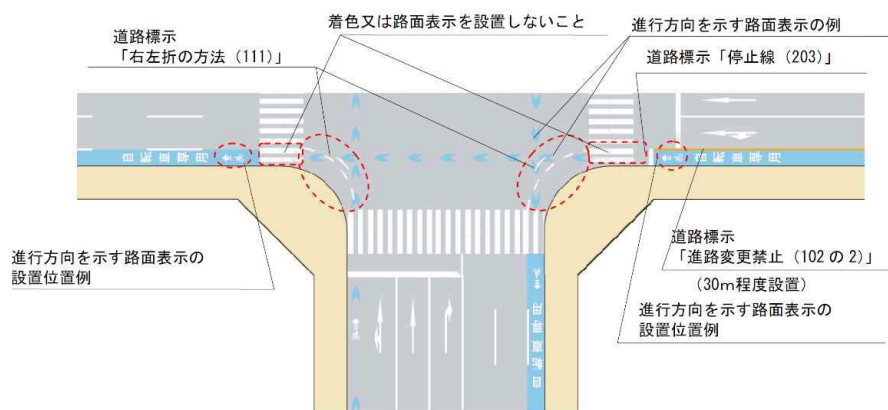
(2) 本計画における考え方

- ガイドラインに準拠した整備を行います。
- 連続性確保のため、交差点内に矢羽根型路面表示を行い、通行位置・方向を明確化します。
- 交差点手前の単路部にナビマークを設置する等により、交差点内において、自転車が通行する位置を分かりやすく伝える方法を検討します。
- 構造細目については、関係機関と協議・調整の上、決定します。

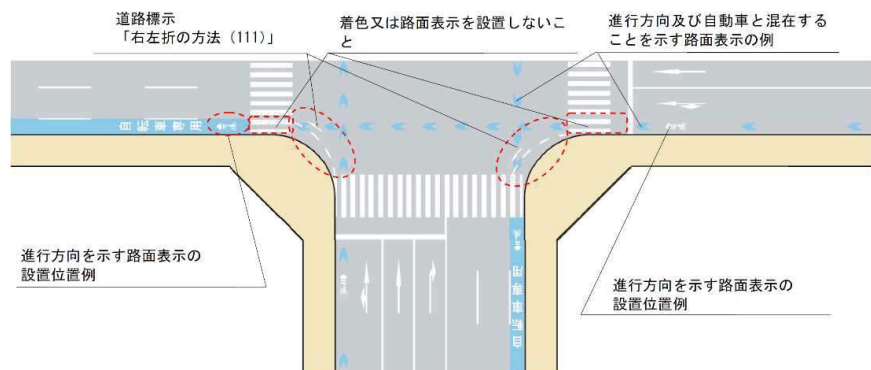
①左折自動車のみ混在の場合（交差点手前から路面表示を設置して混在させる場合）



②自動車と分離する場合（交差点に自転車専用通行帯を直接接続させる場合）



③自動車と混在の場合（幅員の確保が困難なため、路面表示を設置して混在させる場合）



出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン

1-5 特殊部における構造

(1) バス停部

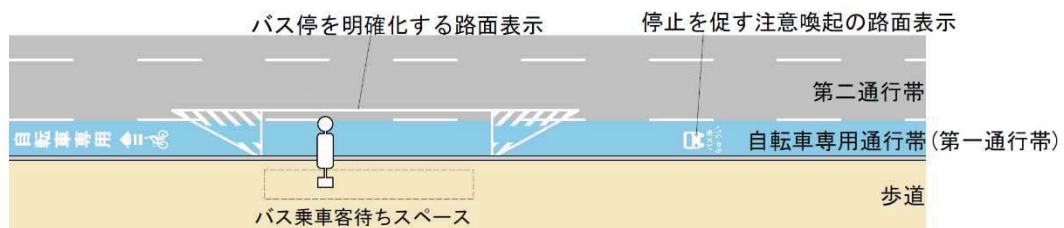
①ガイドラインにおける基本的な考え方

- 自転車とバス乗降客との交錯や、自転車が停車中のバスを追い越すことによる事故の危険性があることに留意する。
- バス交通が多くない路線では、注意喚起を行い、前後の区間と同様に自転車通行空間を直線的に連続させる。
- バス交通が多く、道路空間に余裕がある路線では、自転車とバス乗降客の交錯を減らし、双方の安全性を向上させつつ、自転車通行空間を連続させる。

②本計画での考え方

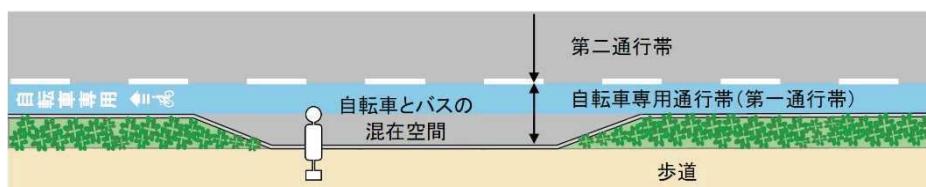
- ガイドラインに準拠しつつ、ストレート型のバス停や、バスベイがあっても十分な幅員が確保できない場所が多いため、バス停と自転車通行空間は重複させることを基本に、自転車通行空間をできる限り連続して整備します。
- 構造細目については、関係機関と協議・調整の上、決定します。

■自転車専用通行帯とストレート型バス停部の標準構造



出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン

■自転車通行帯とバスベイ型バス停部の標準構造



出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン

■車道混在とストレート型バス停部の標準構造



■車道混在とバスベイ型バス停部の標準構造



(2) パーキングメーター等設置部

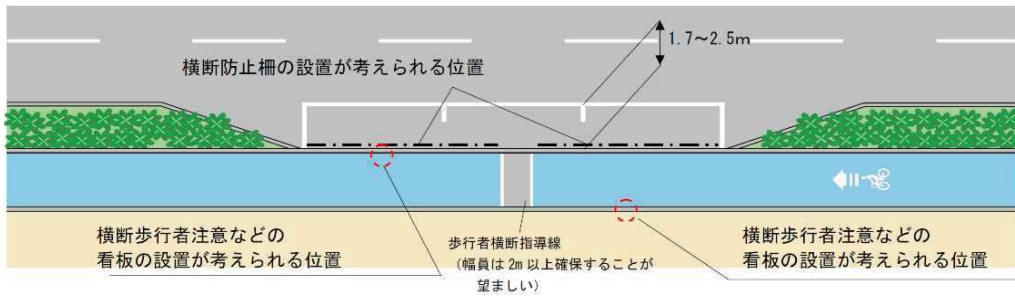
①ガイドラインにおける基本的な考え方

- パーキングメーター等については、利用率が低い場合は撤去する。また、周辺に路外駐車場の整備が進んだ場合等は、自転車通行空間を確保するため、撤去の必要性を検討する。
- パーキングメーター等が必要な区間の自転車専用通行帯は、自転車と自動車の双方の安全性を向上するため、駐車スペースの車道側に設置する。
- 自転車と駐車車両のドア開閉時の接触を避けるため、余裕幅を確保することが望ましい。

②本計画における考え方

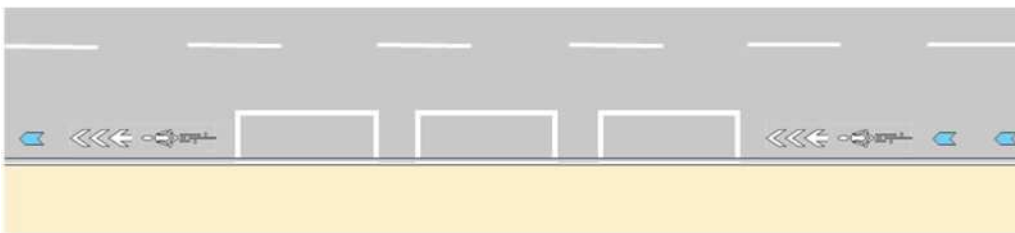
- パーキングメーター等について、可能であれば撤去し、自転車通行空間の整備を行います。
- パーキングメーター等の撤去が当面の間困難な場合は、ガイドラインに準拠した整備を行います。
- 構造細目については、関係機関と協議・調整の上、決定します。

■自転車専用通行帯とパーキングメーター一部の標準構造



出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン

■車道混在とパーキングメーター一部の標準構造



2 自転車の適正利用を促すための周知・啓発

2-1 利用ルール等を周知するための看板や路面表示

(1) ガイドラインにおける基本的な考え方

- 自転車通行空間が適切に利用されるよう、道路標識及び道路標示に加え、通行ルール等を周知するための看板や路面表示を設置することができる。
- 法定外の看板及び路面表示のデザインや設置する位置については、考え方・仕様・色彩の統一を図るとともに、近隣地域との整合性に配慮する。
- 看板及び路面表示のデザイン等は、「道路標識、区画線及び道路標示に関する命令」で定められた道路標識及び道路標示と明確に区別できるよう留意する。

(2) 本計画における考え方

- 自転車通行空間整備における道路標識、路面標示・表示の整備を優先的に実施することを基本としつつ、ルールの遵守状況や事故発生状況等を勘案しながら、利用ルール等を周知するための案内・注意喚起看板等の設置を必要に応じて検討します。
- 幅員の狭い道路（自転車ネットワーク路線に選定していない道路等）においては、自転車と歩行者・自動車の交錯機会も多いと想定されるため、注意喚起看板や路面表示の設置等の交通安全対策を行います。
- 案内・注意喚起看板等の設置を行う場合は、統一性を持ったデザインを検討します。
- 高低差が大きい地区においては、自転車に対しても「急勾配注意」、「スピード出し過ぎ注意」等の必要に応じた注意喚起看板の設置を検討します。

【案内看板の整備事例】

○自転車の通行位置と方向の案内事例



大阪府豊中市



東京都立川市



東京都八王子市

【注意喚起看板の整備事例】

○自転車逆走の注意喚起事例



東京都八王子市



兵庫県尼崎市



東京都立川市

○自転車走行ルールの注意喚起事例



東京都江戸川区



東京都立川市

○自動車ドライバー等向けの注意喚起事例



兵庫県尼崎市



兵庫県尼崎市

○交差点における注意喚起事例



東京都板橋区



東京都小平市

【路面表示の整備事例】

○自転車が「車道左側」を通行することを明示した事例



石川県金沢市



石川県金沢市

○歩行者優先の注意喚起事例



茨城県つくば市



福岡県北九州市

○バス停の注意喚起事例



埼玉県さいたま市

○交差点カラー舗装事例



東京都西東京市

2-2 利用ルールの周知・啓発

(1) ガイドラインにおける基本的な考え方

- 自転車が安全で快適に通行できる利用環境を創出するためには、自転車通行空間の整備と併せて、自転車利用者のみならず、歩行者、自動車など全ての道路利用者に自転車は車両であるという意識を徹底するとともに、自転車の通行ルール、駐輪ルール、自動車の駐車ルール等、利用ルールの徹底を図る必要がある。
- 利用ルールの周知、ルールの遵守に関するインセンティブの付与、交通違反に対する指導取締りの3つの観点から取り組むべき内容を示している。

(2) 本計画における考え方

- 利用ルールの周知等については、『東京都北区交通安全計画（平成28年度～32年度）』における施策等と連携を図ります。
- 北区オリジナルの啓発用リーフレットを作成し、交通安全教育やイベント等の機会に配布するとともに、区ホームページにも掲載します。
- 区ホームページや広報誌（北区ニュース）等で、自転車通行空間の整備とともに自転車の通行、駐輪等のルールやマナーについての周知・広報を行います。

①東京都北区交通安全計画における施策一覧（自転車に関連するものを抜粋）

段階的・体系的な交通安全教育の推進	小学生に対して基本的な交通ルールの浸透を図る自転車安全教育を推進するとともに、保護者に対しても自転車通行ツールの遵守についての広報啓発を推進
	子どもはもとより、すべての自転車利用者に対して、乗車用ヘルメット等の交通事故の被害を軽減する器具の利用を促進
	各年代（中学・高校生、大学生、社会人）の利用者に対して、具体的な自転車が関与した事故の発生状況や特徴、自転車の交通ルールに違反した者に対する刑事上の責任、民事上の損害賠償責任等の内容を中心とした教育
	高齢者を対象とした「高齢者自転車実技教室」の開催
	交通ボランティア、地域住民等と連携し、自転車利用者に対する街頭指導及び広報啓発を推進
	交通ルールを守らない自転車利用者に対する、自転車指導警告カード及び自転車安全マナーカード等を活用した街頭活動を強化
	信号無視、一時不停止等悪質・危険な違反に対しては交通切符による取締りを実施
	交通に危険を及ぼす悪質・危険な違反行為を繰り返す自転車利用者に対しては、自転車運転者講習制度を適切に運用し、危険行為を繰り返す自転車運転者に対する教育を推進
	自転車安全運転免許制度の推進
	スクエア・ストレイト方式による自転車交通安全体験教室の開催
地域における交通安全意識の高揚	地域交通安全協会、地域事業者等のボランティアを対象とした「自転車安全教育指導員養成講習会」を開催
	自転車安全教室や自転車安全利用指導啓発隊（BEEMS（ビームス））等による活動を通じた自転車の安全な利用の促進
	交通ボランティア、地域住民及び自転車安全利用PRサポーター（交通少年団BAGS（バッグス））等と連携し、自転車のルール・マナーの向上等の数値に向けた広報啓発活動の推進
	北区自転車安全日（毎月18日）における啓発活動
	街頭における「自転車ストップ作戦」や「自転車実技教室」による交通ルール遵守の周知
「自転車安全利用TOKYOキャンペーン」を通じた自転車の安全利用と自転車保険の普及促進	

自転車通行の安全対策を推進するため、 北区自転車ネットワーク計画を策定しました。

計画の基本方針

1. 自転車関連事故減少のための通行空間を整備します。
2. 交通安全に関するルール・マナーの啓発活動を行ないます。

区道において、「自転車専用通行帯」と「車道混在」による整備を組み合わせ、安全で快適な自転車通行空間をつくります。自転車が通行する位置と方向を、青色の帯や矢羽根の路面表示等で示します。国道及び都道については、区道とともに自転車ネットワークを構成することができるように、関係機関と協力・連携して取り組んでいきます。

自転車ネットワーク路線図

青色の路線（区道）に自転車通行空間を整備します。

自転車は車道の左側を安全に通行しましょう！



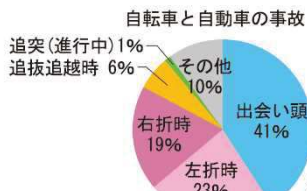
車道混在

車道に自転車が通行する位置と方向を「青色の矢羽根」と「ピクトグラム（絵文字）」で分かりやすく示します。自動車を運転される方は自転車に注意しましょう。

自転車専用通行帯

車道の歩道側に、自転車が通行するための専用スペースを設けます。自動車は「青色の帯」の上に駐車してはいけません。

北区の自転車利用環境について



平成29年
自転車関連事故件数：183件

出典：警視庁HP 交通統計・交通事故発生状況

※自転車が第二当事者の場合の
対乗用車・貨物車 H26.27.28年計
出典：イタルダ(交通事故総合分析センター)



自転車が安全に走ることができる道路が欲しい。



自転車のルールやマナーに関して教育をしっかりして欲しいわ。

出典：平成29年度区民アンケート調査より

安全に自転車を利用できる北区を目指します！



北区土木部土木政策課 TEL：03(3908)9238
東京都北区王子本町1-15-22（北区役所第一庁舎3階22番）

刊行物登録番号
30-2-126



みんなで
正しく乗ろう！

自転車安全利用5則

1 自転車は車道が原則、歩道は例外

(例外)

- ・道路標識等で認められている場合（下標識）
- ・13歳未満の子ども
- ・70歳以上の高齢者
- ・身体の不自由な方
- ・歩道を通行することがやむを得ない場合

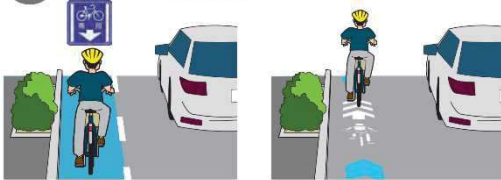


(325の3)
自転車及び歩行者専用



自転車は軽車両です。歩道と車道の区別のあるところは車道通行が原則です。

2 車道は左側を通行



自転車専用通行帯が設けられている場合、そのスペースを通行しなければなりません。

矢羽根が設置されている場合、自動車に注意して、矢羽根が示す位置と方向を通行しましょう。

3 歩道は歩行者優先で車道寄りを徐行



歩道をやむなく通行する際、安全な速度で徐行し、歩行者の通行を妨げる場合は一時停止しなければなりません。

4 安全ルールを守る

 × スマートフォン、携帯電話、ヘッドホンなどの使用禁止	 × 飲酒運転の禁止	 × 並進の禁止	 × 二人乗り禁止
 × 夜間の無灯火運転の禁止	 × 傘差し運転の禁止	 × 信号無視の禁止	

※その他にも、「一時停止」「二段階右折」など軽車両の交通ルールを守りましょう。

5 子どもはヘルメットを着用

安全のため、大人もできるだけヘルメットを着用しましょう。



自転車のマナー、ちゃんと守れていますか？

自転車は自転車駐車場など決められた場所に止め、歩行者や周辺の人の邪魔にならないように心がけましょう。
点字ブロックの上は視覚障害者が通行する場所なので駐輪しないでください。常に思いやりを持った運転と駐輪を心がけましょう。

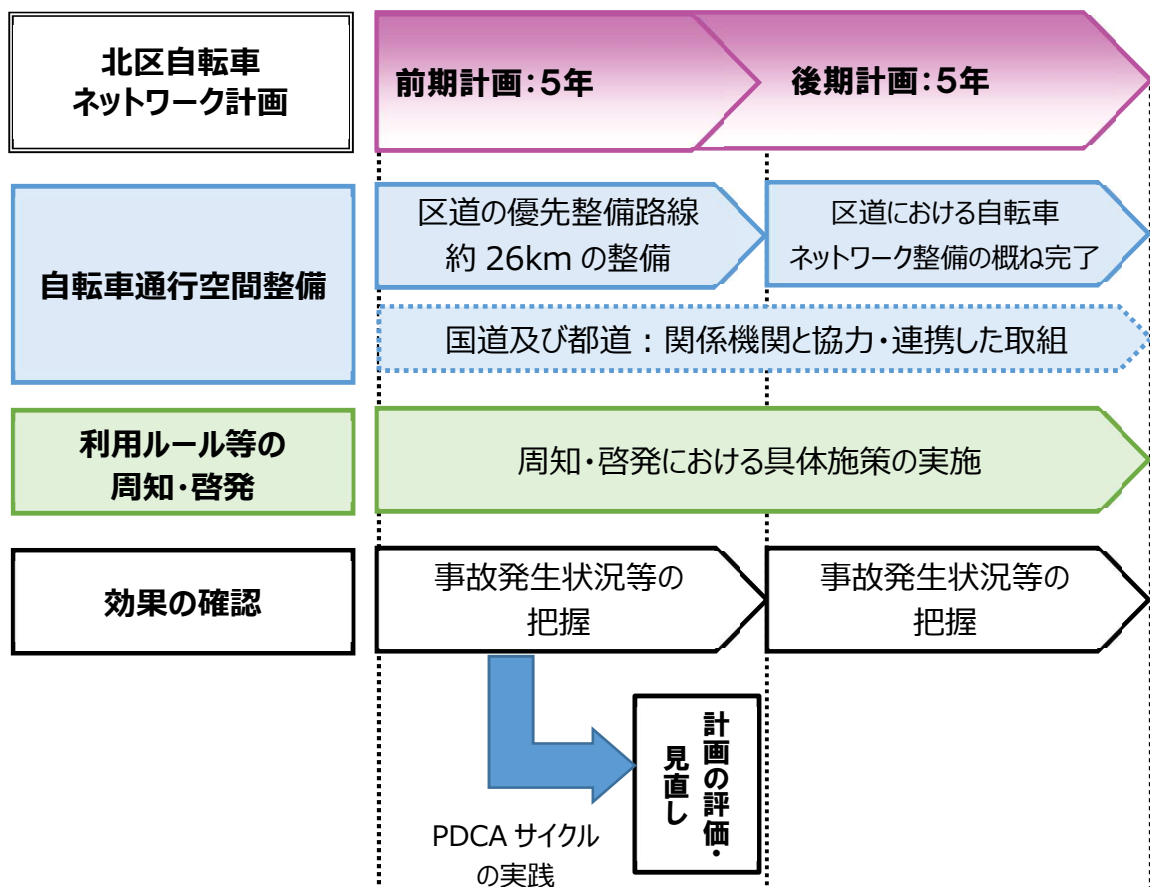


第6章 整備の進め方

1 基本的な考え方

- 自転車ネットワーク路線に選定された区道の約 56.8km について、平成 31 年度（2019 年）から平成 40 年度（2028 年）までの 10 年間で、自転車通行空間の整備を進めていきます。
- 上記のうち、「自転車関連事故が発生している路線」や「自転車利用者が多いと考えられる路線」等のように、早期に整備が必要とされる路線については、「優先整備路線」として、計画期間 10 年のうち、前期 5 年間の自転車通行空間の整備を目指します。
- 国道及び都道については、区道とともに自転車ネットワークを構成することができるように、各道路管理者を含む関係機関と協力して連携を図りながら取り組んでいきます。
- 優先整備路線の整備と並行して、利用ルール等の周知・啓発を行いながら、交通事故発生件数やルール遵守状況等を把握し、自転車通行空間整備や利用ルール等の周知・啓発等の具体的な施策の効果を確認します。
- これらの取組は、前期 5 年の経過後、後期 5 年間の事業推進に向けた本計画の見直しの必要性等を PDCA サイクルの仕組みで検討します。

■整備の進め方

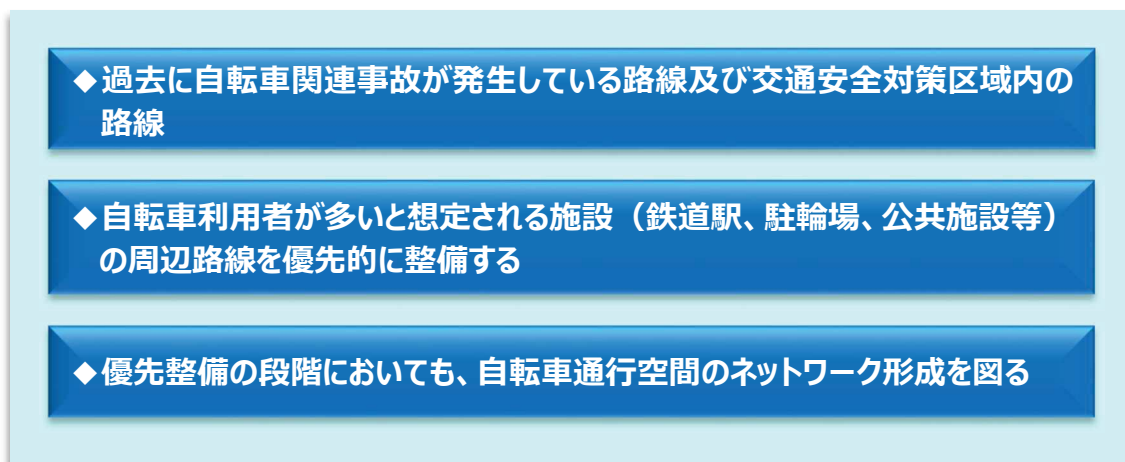


2 優先整備路線

2-1 優先整備における基本方針

- 本計画の計画目標である「自転車関連事故件数の減少」を早期に実現するために、過去に自転車関連事故が発生している路線を最優先に整備を行います。
- その他に、自転車利用が多いと考えられる施設（鉄道駅、駐輪場、公共施設等）へアクセスする路線についても優先整備路線とします。
- 優先整備段階においても、自転車通行空間が連続するようネットワーク形成を図ります。

■優先整備路線選定の基本方針



【優先整備路線の選定基準】

◆過去に自転車関連事故が発生している路線及び交通安全対策区域内の路線

- ・過去の自転車関連事故が発生している路線を選定する。
- ・ゾーン 30 内にある路線を選定する。

◆自転車利用が多いと想定される施設（鉄道駅、駐輪場、公共施設等）の周辺路線を優先的に整備する

- ・自転車利用が多いと想定される施設（鉄道駅、駐輪場、公共施設等）から半径 300m 範囲内にある路線を選定する。
- ・駐輪場については、鉄道駅周辺に多く立地していることや公共施設等については、区内全域に点在していることから、半径 300m 範囲の中心は、鉄道駅（JR、メトロ）を対象に優先整備路線を選定する。

◆優先整備の段階においても、自転車通行空間のネットワーク形成を図る

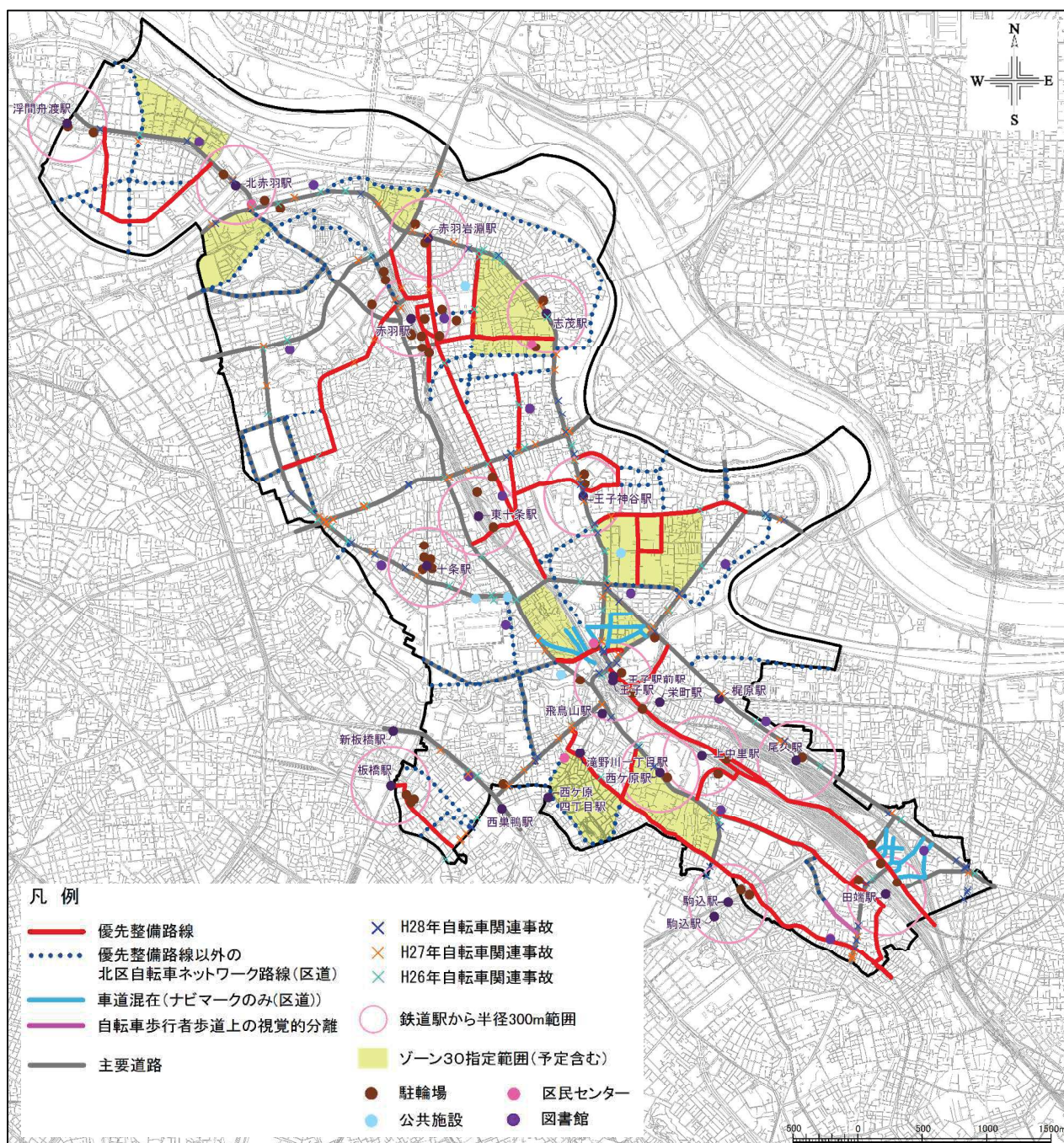
- ・上記 2 条件より選定された路線に対し、ネットワークとしての連続性を確保するために必要な路線を選定する。

2-2 優先整備路線

第4章で選定した自転車ネットワーク路線のうち、区道の優先整備路線を以下に示します。

優先整備路線の延長は、約25.8kmです。

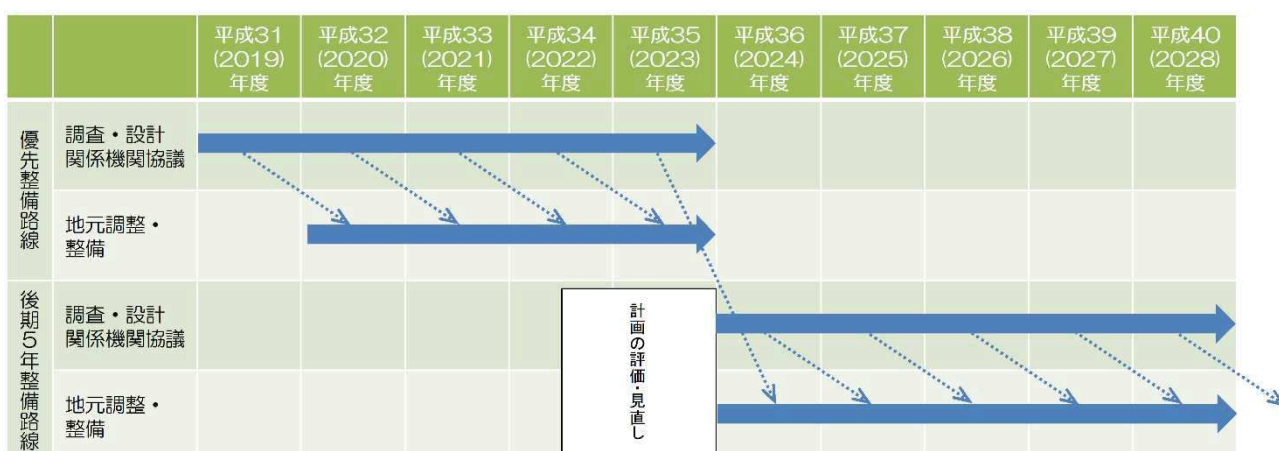
■北区自転車ネットワーク路線（区道）における優先整備路線



3 整備スケジュール

- 自転車ネットワーク路線における自転車通行空間の整備については、全体を10年間、優先整備路線については、前期5年間での整備を目指します。
- 優先整備路線においては、調査・設計、関係機関協議、地元調整を経て、整備を行います。そのため、1年間では概ね5~6kmの整備を進めていくことになります。
- 通行空間整備を推進しつつ、交通事故発生状況等の把握は継続的に実施し、5年後には前期5年間における効果検証を行い、計画内容の評価を行うとともに、後期5年間における計画について見直しを行います。

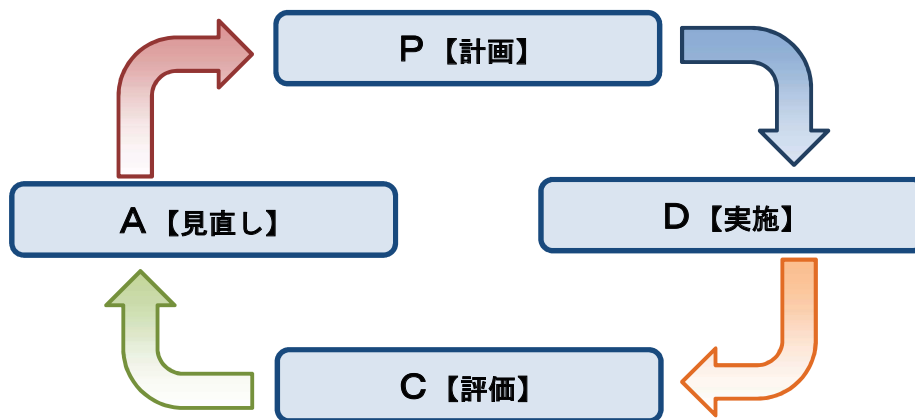
■概ねの整備スケジュール



4 計画の進行と見直し

北区で自転車利用環境に係る課題解決に向けて、交通事故発生状況やルール遵守状況等の、自転車通行空間の整備や周知・啓発による効果が発揮されているかの確認を行います。本計画に基づく通行空間整備等の実施施策内容については、PDCA サイクルによるマネジメントにより、効果の確認及び本計画の評価・見直しを行います。

また、今後改定予定の「北区基本計画 2020」及び「北区都市計画マスタープラン 2020」の内容も踏まえ、見直しを行います。



PLAN 【計画】	<ul style="list-style-type: none"> ○自転車ネットワーク路線の決定 ○整備形態等、実施施策の決定 ○優先整備路線の抽出
--------------	---

DO 【実施】	<ul style="list-style-type: none"> ○自転車通行空間の整備 ○各施策の実施
------------	--

CHECK 【評価】	<ul style="list-style-type: none"> ○交通事故発生状況の確認 ○自転車利用者の満足度確認 ○自転車通行空間整備進捗度の確認 等
---------------	---

ACTION 【見直し】	<ul style="list-style-type: none"> ○評価を踏まえた整備及び施策等の見直し ○自転車ネットワーク路線の追加検討 ○周知・啓発活動のさらなる推進 等
-----------------	---