

豊島区自転車走行環境計画

— 改定版 —

(素案)

令和 年 月

豊島区

目次

第1章	計画の目的	1
第2章	自転車を取り巻く環境	7
第3章	走行環境整備の基本方針	17
第4章	計画対象路線の見直し	21
第5章	整備形態の基本設定	33
第6章	適正利用を促す環境構築	45
第7章	着実な事業推進に向けて	49

第1章

計画の目的

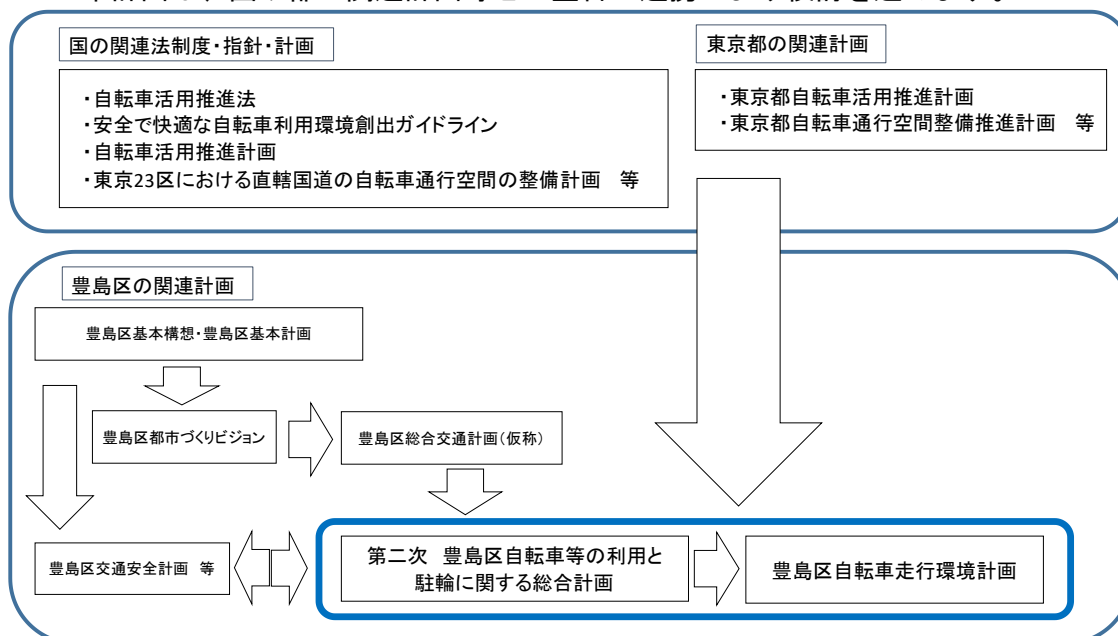
1. 計画策定の目的

(1) 計画策定の目的

- ・豊島区は、自転車の持つ環境面や健康面での効果を生かし、自転車利用を推進することで、より区民が暮らしやすく、来街者が区内で活動しやすい交通体系の実現を目指しています。
- ・平成28年(2018年)に「第二次豊島区自転車等の利用と駐輪に関する総合計画」(以後、「総合計画」)を策定し、車道を中心とした自転車走行空間の整備、安全・安心を確保する適正な自転車利用の普及啓発活動等の取組を進めています。
- ・そして、平成30年度(2018年度)には、総合計画に基づき、計画期間を令和9年度(2027年度)までの10年間とし、自転車走行環境の整備の基本方針や対象路線、整備形態や標準的な構造等を示す計画として、「豊島区自転車走行環境計画」(以後、「本計画」)を策定しました。
- ・本計画は、総合計画における連続した安全で快適な自転車走行空間づくりと、整備された走行空間を適切に利用するための環境づくりを目指しています。
- ・コロナ禍による価値観の変化やカーボンニュートラルへの取組により自転車利用が見直される中、計画後期に向けて中間見直しを行います。

(2) 計画の位置づけ

- ・自転車の活用推進は、平成29年(2017年)5月に策定された「自転車活用推進法」を根拠法とする国全体の取組として推進され、この基本方針の一つに「良好な自転車交通網の形成」が示されています。
- ・また、自転車走行環境の整備に関しては、国土交通省、警察庁による「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」(以後、ガイドライン)が策定され、これを踏まえた自転車ネットワークの形成が求められます。
- ・本計画は、国や都の関連計画等との整合・連携により検討を進めます。



2. 上位・関連計画について

(1) 国・都における関連計画等について

- ・自転車利用の多様化や、自転車に関わる歩行者、自動車、自転車同士の事故（以降、自転車関連事故）の増加等を受けて、自転車走行環境の整備に関する法制度、ガイドラインが整備され、国の自転車施策の重要な取組の一つとして各地で自転車走行空間の整備が進められています。
- ・そして、平成30年度（2018年度）以降、自転車活用推進法に基づき、国や都において関連計画が策定されました。
- ・区内での自転車走行環境の整備に関する、国や都の上位・関連計画は以下の通りです。

① 自転車活用推進法（平成29年（2017年）5月施行）

自転車の活用による環境への負荷の低減を図ること等の課題に対応するため、自転車の活用の推進は、公共の利益の増進に資するものでなければならない等の基本理念に基づき、「良好な自転車交通網を形成するため必要な自転車専用道路等の整備」をはじめとする15項目の基本方針等を定めています。

② 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（2016年）7月改定）

平成24年（2012年）11月に策定され、身近な移動手段として重要な役割を担う自転車の安全で快適な利用環境を創出するため、「自転車は『車両』であり車道通行が大原則」という観点に基づき、重要な路線を対象とした自転車ネットワークの作成方法や、歩行者、自転車、自動車が適切に分離された自転車通行空間設計の考え方等を提示しています。

平成28年（2016年）7月に、「段階的な計画策定方法の導入」や「暫定形態の積極的な活用」等について改定されました。

③ 第2次自転車活用推進計画（令和3年（2021年）5月策定）

自転車活用推進法に基づき、持続可能な社会の実現に向けた自転車の活用を一層図るため策定された計画で、「自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成」等を目標とし、「歩行者、自転車及び自動車が適切に分離された安全で快適な自転車通行空間の計画的な整備を推進する。」等を実施すべき施策として掲げています。

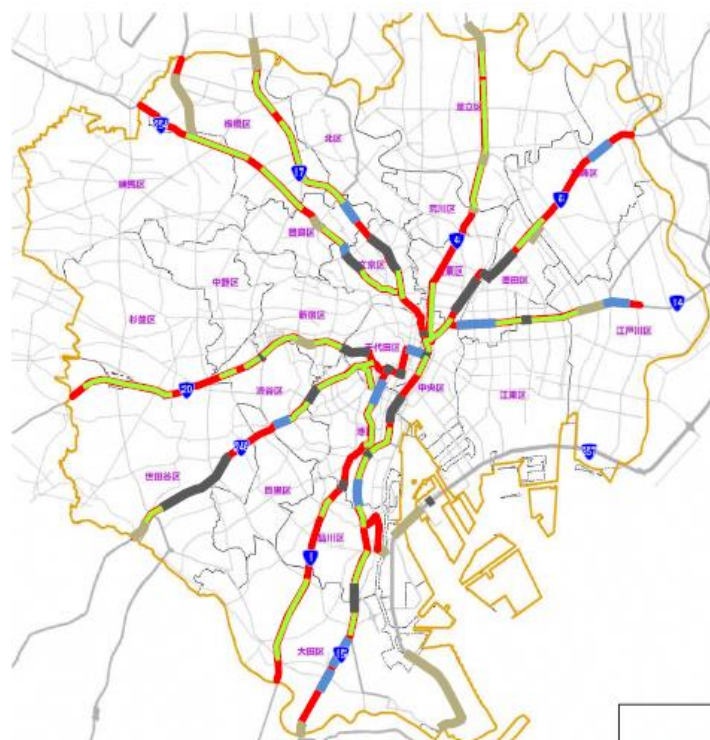
④ 東京都 23 区における直轄国道の自転車通行空間の整備計画

(令和 3 年 (2021 年) 2 月策定)

自転車の走行の安全性・円滑性の向上を念頭に置いたうえで、より一層の自転車通行空間の整備促進を図るため、今後概ね 3 か年における東京 23 区における直轄国道等に係る整備の方向性及び自転車ネットワーク形成の考え方を示しています。

【整備計画（整備延長）】

現状の道路状況等を踏まえ、車道上の自転車利用者の安全性と利便性向上を考慮し、連続的な自転車通行空間の整備が早期に可能な区間について、今後概ね 3 年間で整備するとしています。（整備延長：約 60km 想定）



凡例	
緑線	連続した整備が可能な区間(整備延長:約60km想定)
赤線	整備検討対象区間
黒線	整備済み区間
茶線	自転車の通行規制区間
青線	道路の拡幅事業等が進行中の区間

※連続した整備が可能な区間
航空写真による現時点の想定のため、今後、精度の高い測量図による詳細な確認や関係機関との協議等を踏まえ、精査していく

【出展：国土交通省関東地方整備局東京国道事務所「東京 23 区内における直轄国道の自転車通行空間の整備計画」より】

※豊島区内では、川越街道の一部が整備検討対象区間に位置付けられています。

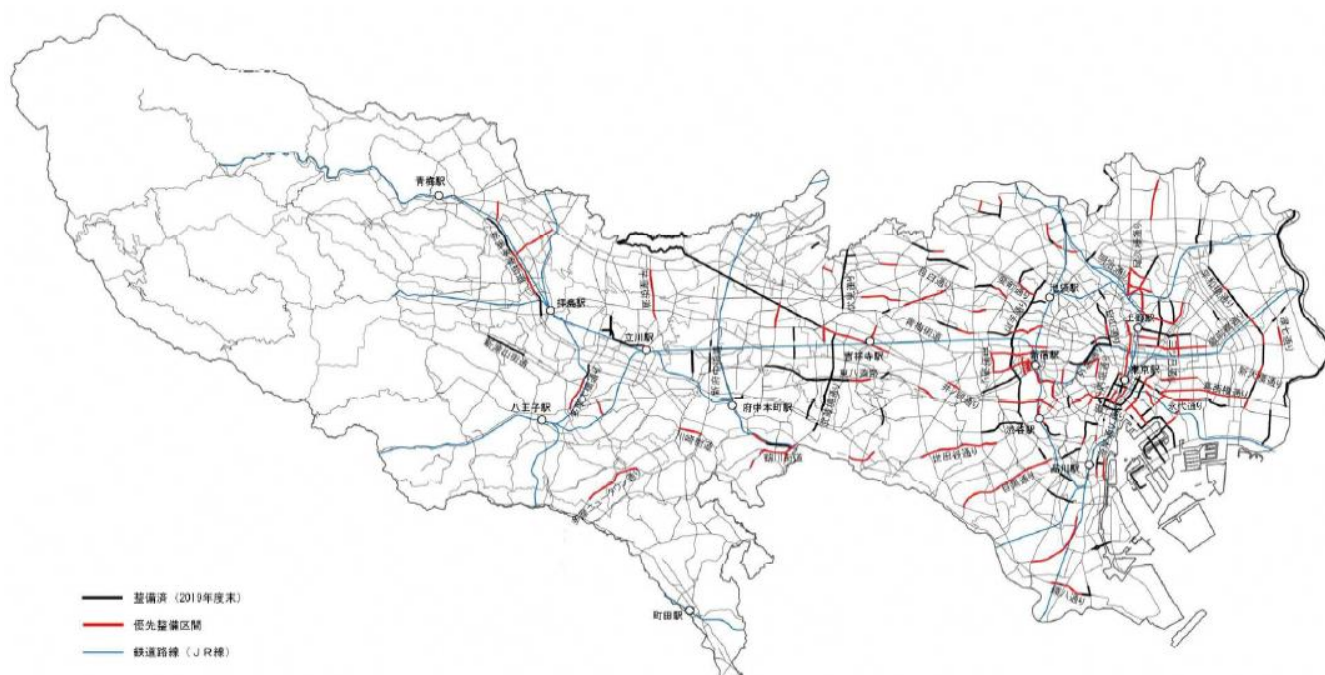
⑤東京都自転車活用推進計画（令和3（2021）年5月策定）

自転車を、環境負荷低減、健康増進に寄与する重要な交通手段とし、誰もが安全・安心・快適に利用できる環境づくりや、新しい日常にも対応する強靱で持続可能な都市づくりを進めるため、「自転車ネットワークの形成」をはじめとする4つの課題に積極的に取り組むとしています。

⑥東京都自転車通行空間整備推進計画（令和3（2021）年5月策定）

自転車利用の安全性や回遊性をより高めるためには、連続した自転車通行空間の整備が重要であることから、都内各地で誰もが安全で安心して移動できる自転車通行空間を確保するために、2040年代に向けた自転車通行空間の将来像を提示するとともに、今後10年間における整備手法や整備計画をとりまとめています。

【優先整備区間】



【出展：東京都「東京都自転車通行空間整備推進計画」より】

※豊島区内では、要町通りの一部が優先整備区間に位置付けられています。

(2) 区における主な関連計画について

①豊島区基本計画 2022-2025（令和4年（2022年）策定）

平成28年（2016年）策定の「豊島区基本計画」は、「豊島区基本構想」における将来像「未来へ ひびきあう 人 まち・としま」から導かれた「国際アート・カルチャー都市」を目指す都市像として掲げ、その将来像を実現するために、必要な施策と目標を分野別に体系化し、数値目標等を示しています。

令和4年（2022年）4月に、計画の後期を迎えるにあたり、「SDGsの推進」、「DXの推進」、「参画と協働によるまちづくり」の3つの視点を軸にあらゆる施策のバージョンアップを行いました。

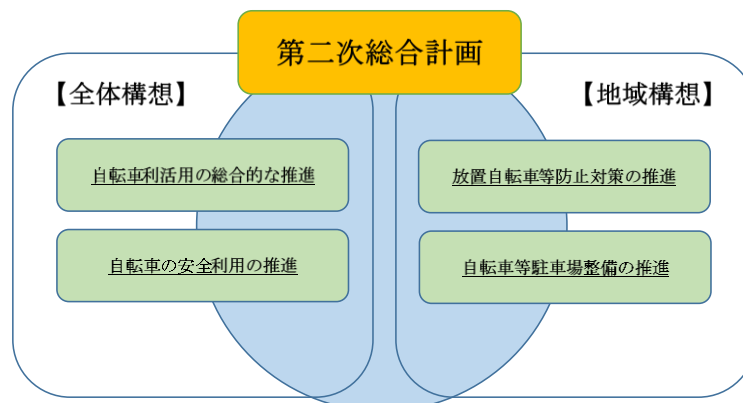


②第二次 豊島区自転車等の利用と駐輪に関する総合計画（中間見直し）

（令和4年（2022年）4月改定）

平成28年（2016年）策定の「第二次 豊島区自転車等の利用と駐輪に関する総合計画」は、計画期間を令和7年度（2025年度）までの10年間とし、「健康的で、環境にやさしい、自転車に乗ろう！！」をスローガンに、「自転車利活用の総合的な推進」等4つの基本方針を掲げ、「連続した安全で快適自転車走行空間の確保」等を取り組む施策としています。

令和4年（2022年）4月に、新しい日常を踏まえた自転車利用者に対するルール・マナーの普及啓発の実施等の中間見直しを行いました。



第2章

自転車を取り巻く環境

1. 全国の動向

(1) 自転車走行環境の整備に関する法制度等

- ・ 道路交通法、道路構造令、道路標識、区画線及び道路標示に関する命令等の、自転車走行環境整備に関する法制度は、自転車道、道路占用通行帯等の種別ごとに、時流に応じて改正されてきました。昭和期においては、「自転車は車両」の原則がありながらも、自転車関連事故の多発を受けて歩道内の通行を特例的に認める改正が行われ、以後平成19年ころまで、その状況が継続し現在に至っています。
- ・ 平成28年度の国ガイドラインの改正を受けて、自転車走行環境の整備は、車道側を原則とした整備形態が基本となりました。

年度	関連制度	内容	備考
S45以前	—	・ 当初より自転車は車両として取り扱い	・ 自転車は車道通行が原則
S45	道路交通法等	・ 歩道、車道と分離した「自転車道」を規定し、自転車道の通行義務の交通規則を追加	・ 自転車道のルールが追加
		・ 「自転車歩行者道」を規定し、「歩道通行可」の交通規制を追加	・ 標識による歩道内通行ルールを追加
S46	道路交通法	・ 車道内の「自転車専用通行帯」の交通規制を追加	・ 自転車専用通行帯のルールを追加
S53	道路交通法	・ 歩道内の「普通自転車通行指定部分」の交通規制を追加	・ 歩道内の自転車通行場所を追加

※以降30年間、自転車に関する法制度等の規定は変化なし

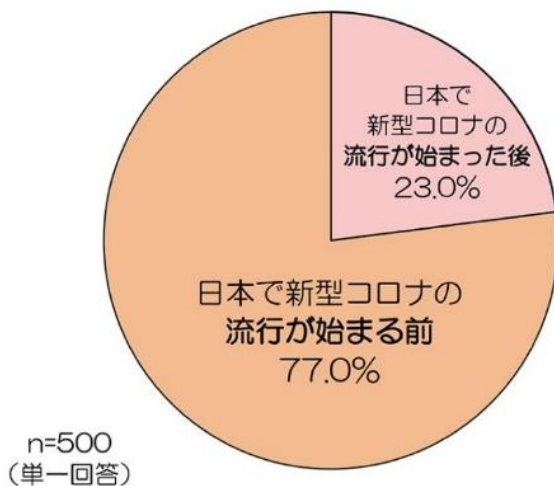
H19	警視庁通達	・ 「自転車の交通秩序に向けた総合対策の推進」を通達	・ 自転車通行空間の整備とルール遵守の徹底
H20	道路交通法等	・ 普通自転車の「歩道通行可能要件」の明確化（子ども、高齢者、標識設備時等）	・ 歩道内の通行可能基準を明確化
H23	警察庁通達	・ 「良好な自転車交通秩序の実現のための総合交通対策の推進について」を通達	・ 「自転車車両」の認識を自転車、自動車等に徹底

H24	国土交通省＋ 警察庁指針	・「安全で快適な自転車利用環境 創出ガイドライン」策定	・自転車走行環 境の整備の方向 性を提示 ・歩道混在（自 転車ナビライン 等）の整備指針 ・規制速度、交 通量等に応じた 整備形態を明示
H25	道路交通法	・「路側帯の右側通行禁止（逆走 禁止）」を追加	・路側帯の通行 方法を明示
H27	道路交通法	・自転車の交通ルールの違反者へ の講習を義務付け	・自転車の道路 交通法違反に対 するペナルティ
H28	国土交通省＋ 警察庁指針	・「安全で快適な自転車利用環境 創出ガイドライン」の改訂（第二 期）	・自転車通行空 間の車道側整備 （歩道内は原則 認めない）
H29	国土交通省	・自転車活用推進法	・自転車専用道 路などの整備を はじめとする 15 項目の基本方針 を設定
H30	国土交通省	・第 1 次自転車活用推進計画	・自転車活用推 進法に基づくも ので、我が国の 自転車の活用に 関して総合的か つ計画的な推進 を図るための基 本となる計画
R2	国土交通省	・第 2 次自転車活用推進計画	・持続可能な社 会の実現に向け た自転車の活用 の推進

(2) コロナ禍に伴う「新しい日常」における自転車利用の変化

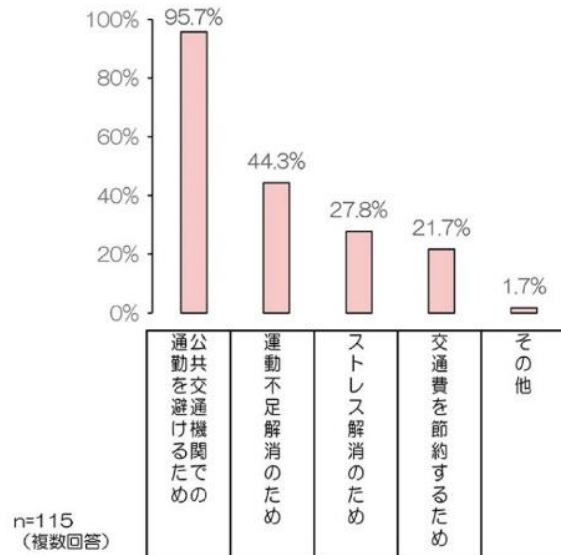
- ・ コロナ禍以降、通勤・通学時の電車等の公共交通の利用を避けた自転車利用のニーズが変化しています。
- ・ 令和2年(2020年)6月に、自転車活用推進本部は「新型コロナウイルス感染症対策の基本的対処方針」を踏まえ、感染の拡大を防止するため、企業等への自転車通勤導入の促進をはじめとした、自転車通勤・通学の一層の推進を図ることとしました。
- ・ 東京都在住の自転車通勤者を対象にしたアンケート調査結果では、4人に1人がコロナ流行後に自転車通勤を開始し、その理由として9割を超える人が「公共交通機関での通勤を避けるため」をあげています。

Q. いつ自転車通勤を始めましたか？



Q. 自転車通勤を始めた理由は何ですか？

対象：日本で新型コロナウイルスの流行が始まった後、自転車通勤を開始した人

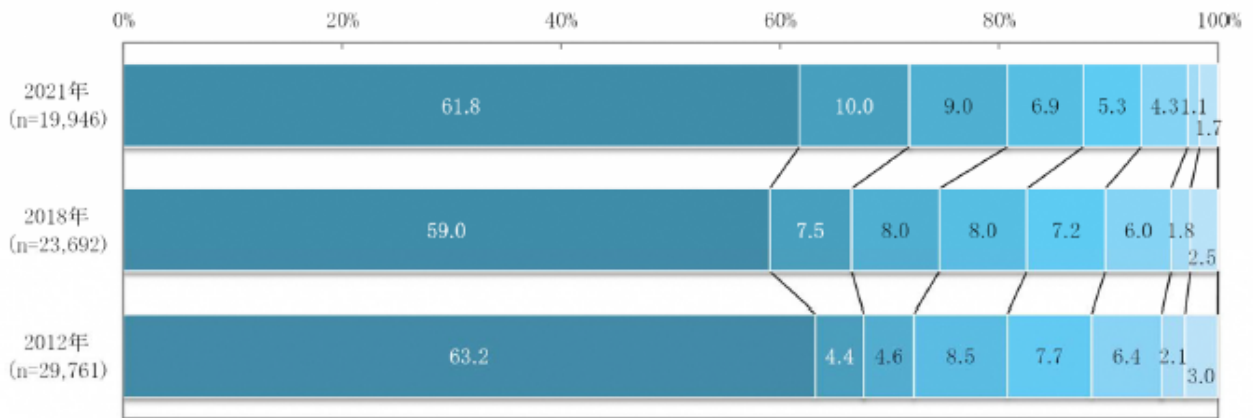


【出展：au損害保険株式会社 R2.7アンケート調査より】

(3) 自転車の種類の変化

- ・全国の一般世帯が保有する自転車の種類について、電動アシスト自転車やスポーツ車の占める割合が増加しています。特に、電動アシスト車については、幼児同乗車の割合は微減していますが、軽快車やスポーツ車の割合は増加しています。
- ・電動アシスト自転車やスポーツ車は速度が出やすいため、歩行者、自転車、自動車の安全を確保するとともに、自転車が快適に走行できる環境づくりが必要です。

○自転車の種類別割合の比較



■ シティ車(軽快車)
 ■ 電動アシスト車
 ■ スポーツ車
 ■ 折りたたみ車
 ■ 子供車
■ マウンテンバイク
 ■ 幼児車
 ■ その他

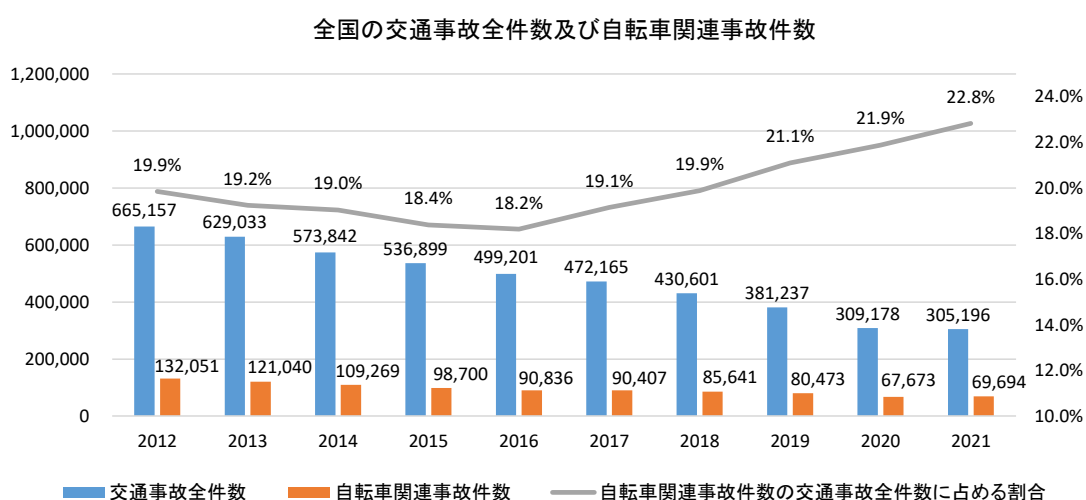
	シティ車 (軽快車)	電動アシ スト車のシ ティ車(軽 快車)	電動アシ スト車の 幼児同乗 車	電動アシ スト車の スポーツ 車	スポーツ 車	折りたた み車	子供車	マウンテ ン バイク	幼児車	その他
①2021年	61.8%	8.0%	1.3%	0.7%	9.0%	6.9%	5.3%	4.3%	1.1%	1.7%
②2018年	59.0%	5.5%	1.5%	0.5%	8.0%	8.0%	7.2%	6.0%	1.8%	2.5%
差分(①-②)	2.8%	2.5%	-0.2%	0.2%	1.0%	-1.1%	-1.9%	-1.7%	-0.7%	-0.8%

※2021年スポーツ車は、スポーツ車（ロード）とスポーツ車（クロスバイク）の合算値

【出展：一般社団法人自転車産業振興協会「2021年度自転車保有並びに使用実態に関する調査報告書要約版」より】

(4) 全国の自転車関連事故の発生状況

- ・コロナ禍以降の自転車利用ニーズの変化や、自転車の種類の変化により、自転車関連事故の発生が懸念されています。
- ・全国において、令和2年(2020年)まで交通事故全件数、自転車関連事故件数ともに減少傾向にありましたが、令和3年(2021年)に自転車関連事故件数は増加に転じました。
- ・また、交通事故全件数に対する自転車関連事故件数の占める割合は、平成29年(2017年)以降増加傾向にあり、全国的な自転車関連事故防止のための対策は喫緊の課題となっています。

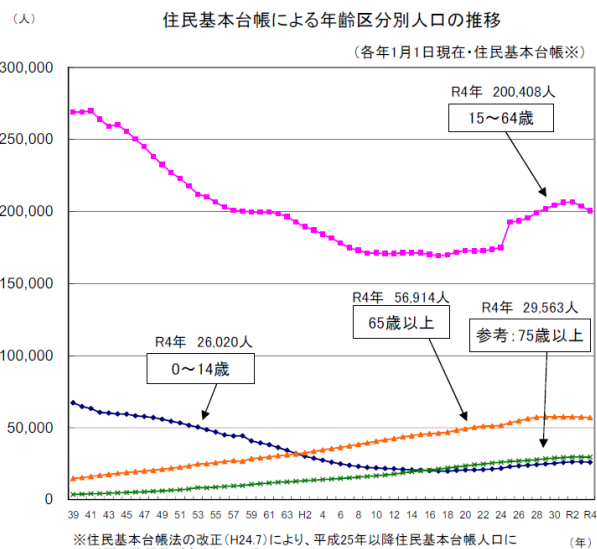
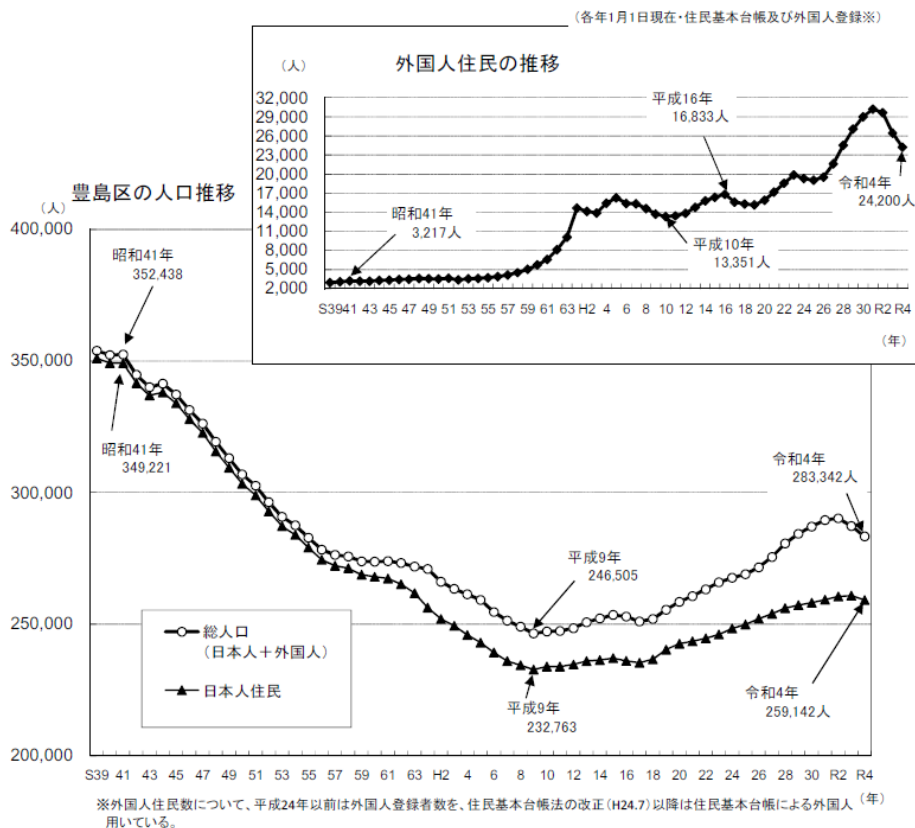


【出展：警察庁ホームページ「交通事故発生状況」 「統計表」より作成】

2. 豊島区の地域特性

(1) 住民基本台帳による人口推移と年齢別区分人口の推移

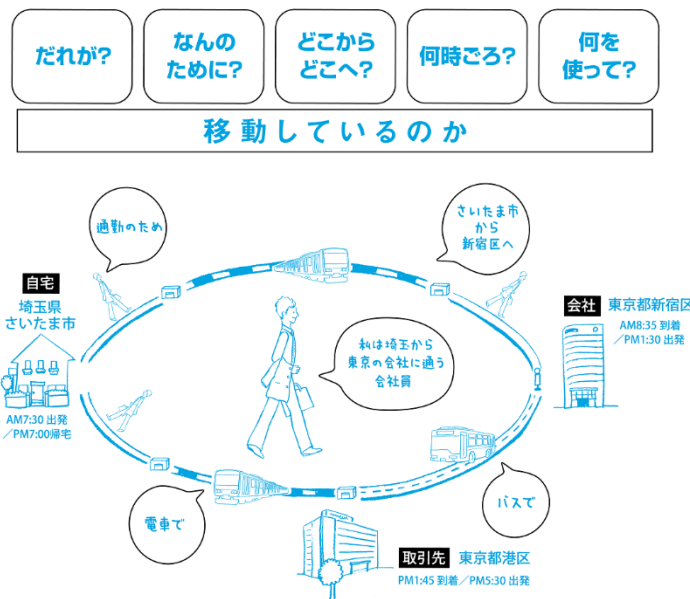
- ・平成18年（2006年）以降、豊島区の人口は増加傾向にありましたが、新型コロナウイルス感染症の影響により、令和3年（2021年）に減少に転じ、特に外国人住民が減少しています。
- ・年齢別区分人口について、令和3年（2021年）に15～64歳人口が減少したのに対して、65歳以上をはじめとした他の年齢層はほぼ横ばいとなっています。
- ・今後の人口の見通しは不透明ですが、65歳以上の区民、外国人の区民等人口構成に配慮した自転車走行環境整備が求められています。



【出展：としま政策データブック2022より】

(2) 区内での自転車利用の状況

- ・区内での自転車利用状況を把握するため、東京都市圏パーソントリップ調査（平成30年（2018年）より、区内での自転車を用いた移動を整理します。
- ・パーソントリップ調査は、一定の調査対象地域内において「人の動き」（パーソントリップ）を調べる調査です。出発地から目的地までの移動（自宅から会社まで等）交通目的、利用交通手段等を「人の動き」を通して明らかにする調査です。
- ・「自転車（個人所有）」による移動は、区内の交通手段のうち、「鉄道・地下鉄」、「徒歩（シニアカー含む）」に次いで3番目に多く、その目的としては、「自宅（帰宅）」、「買い物」、「勤務先（出勤・帰社）」により全体の約7割を占めています。



○交通手段に占める自転車利用割合と自転車（個人所有）の移動の目的

代表交通手段	発生量	割合
鉄道・地下鉄	461,966	55.4%
徒歩(シニアカー含む)	219,102	26.3%
自転車(個人所有)	78,096	9.4%
乗用車・軽自動車	27,116	3.2%
路線バス・コミュニティバス	16,877	2.0%
都電・路面電車	6,588	0.8%
タクシー・ハイヤー	5,719	0.7%
自家用バス・貸切バス	3,295	0.4%
貨物自動車・軽貨物車	3,144	0.4%
バイク	2,503	0.3%
レンタカー・カーシェアリング	1,761	0.2%
高速バス	247	0.0%
レンタサイクル・コミュニティサイクル	110	0.0%
その他	293	0.0%
不明	7,724	0.9%
合計	834,541	100.0%

移動の目的	発生量	割合
自宅(帰宅)	31,560	40.4%
買い物	12,284	15.7%
勤務先(出勤・帰社)	11,566	14.8%
他者の送り迎え	4,661	6.0%
通学先(登校・帰校)	2,851	3.7%
塾・習い事・学習	2,038	2.6%
通院・リハビリ	1,613	2.1%
他者の用事のつきそい	1,382	1.8%
散歩・ジョギング・運動	1,150	1.5%
食事・社交	919	1.2%
地域活動・ボランティア	904	1.2%
観光・行楽・レジャー	418	0.5%
文化活動	407	0.5%
打合せ・会議・商談	367	0.5%
その他	5,147	6.6%
不明	829	1.1%
合計	78,096	100.0%

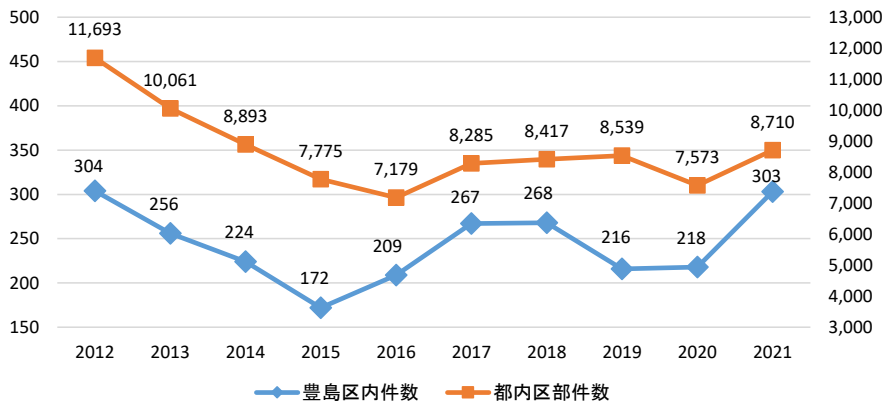
【出展：国土交通省パーソントリップ調査（2018年）より】

(3) 区内の自転車関与事故

- ・区内の自転車関与事故の件数は、令和3年（2021年）は303件発生しており、平成24年（2012年）以降2番目に多い件数となっています。
- ・また、区部全体においては、令和3年（2021年）の区内の事故件数は23区中11番目である一方で、増加数は6番目となっています。
- ・令和2年（2020年）から令和3年（2021年）にかけての事故件数は、区内においては約39%増加しており、区部全体の約15%増加を大きく上回っています。
- ・このように豊島区では、増加に転じた自転車関与事故を防止するため、より一層の安全・安心な走行環境整備が必要です。

区名	令和3年	対前年比
1 世田谷区	789	120
2 足立区	751	50
3 江戸川区	698	-42
4 大田区	686	93
5 江東区	503	140
6 練馬区	483	26
7 品川区	422	92
8 杉並区	402	35
9 板橋区	367	22
10 中野区	342	-8
11 豊島区	303	85
12 港区	295	-1
13 台東区	295	58
14 新宿区	284	83
15 北区	278	43
16 葛飾区	270	47
17 中央区	259	15
18 目黒区	250	84
19 文京区	232	97
20 墨田区	232	56
21 渋谷区	220	18
22 千代田区	183	41
23 荒川区	166	-17
区部合計	8,710	1,137

自転車関与事故件数の推移(豊島区内・都内区部)



※自転車関与事故件数とは、自転車乗用者が第1又は第2当事者となった事故件数であり、自転車相互事故は1件として計上している。

【出展：警視庁「都内自転車事故の交通事故発生状況」より作成】

第3章

走行環境整備の基本方針

1. 自転車走行環境整備の配慮点の整理

- ・本計画の策定にあたり、上位関連計画や近年の自転車を取り巻く環境、アンケート調査に基づく区民、来街者のニーズ把握等を通じ、自転車走行環境整備に向けた配慮点を整理しました。

(1) 上位・関連計画における配慮点

- ① 国の見据える自転車利用環境整備との整合
- ② 都の自転車走行環境整備の方向性との整合
- ③ 池袋駅周辺でのまちづくりと連動した整備の推進

(2) 自転車を取り巻く環境における配慮点

- ④ 多様化し、増え続ける自転車利用ニーズへの対応
- ⑤ 区民に加え、通勤・観光等の外国人を含めた来街者ニーズへの対応
- ⑥ 区内のあらゆる場所に拠点が分散形成される地域特性
- ⑦ 区内で増加する自転車関連事故への対応

(3) アンケート調査※における配慮点

- ⑧ 日々の買い物での自転車利用ニーズへの対応
- ⑨ 行っている場所・行きたい場所は、池袋、巣鴨等の拠点
- ⑩ 池袋駅周辺など繁華街に集中するヒヤリハット経験
- ⑪ 車道通行の不便や不安を解消する走行環境の確保
- ⑫ 既存の歩道内での通行場所の確保に対するニーズへの対応

路線抽出の課題

買い物中心、繁華街が集中する**本区特性に合った路線抽出**が必要

安全、便利に走行できる**車道を基本とした構造の検討**が必要

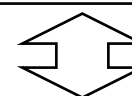
整備形態の課題

繁華街に**事故の不安なくアクセスできる環境づくり**が必要

池袋駅に集まる自転屋の**「今」と「これから」**の対応が必要

整備形態の課題

車道をスムーズ、安全に走行できる環境整備が必要



相反するニーズ

歩道内をゆっくり安全に通行する環境の当面の維持が必要

※アンケート調査

平成29年(2017年)9~10月にかけて、区民や来街者を対象に、自転車の利用頻度等を調査項目としたWEBアンケート調査と紙面アンケート調査を実施し、1,630人の方からご回答いただきました。

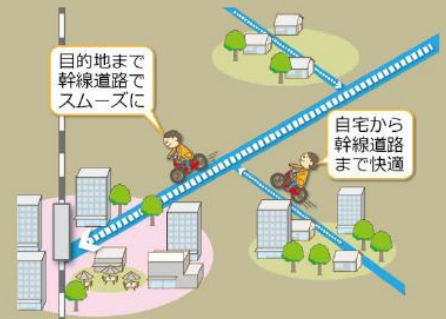
2. 整備の基本方針

- ・自転車走行環境の整備に向けた配慮点を踏まえるとともに、総合計画の理念を受け、「歩行者も、自転車も、安全・安心にまちを楽しめる走行環境づくり」を基本目標に掲げます。その実現に向けて、以下の3つの方針に基づき整備路線を抽出し、各道路に適した整備形態を選定しながら、具体的な整備を進めます。

基本目標 歩行者も、自転車も、安全・安心にまちを楽しめる走行環境づくり

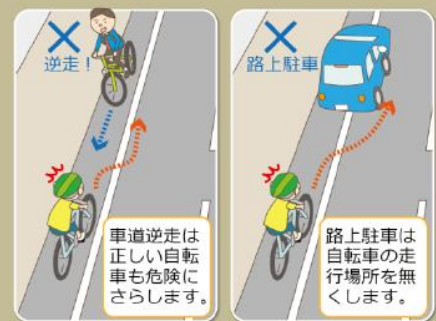
方針1 区民・来街者の行先に繋がる自転車ネットワークをつくります。

- ・買い物や通勤に自転車が活用される状況を踏まえ、区民の移動ニーズが集まる場所に、安全に安心してアクセスできる環境づくりを進めます。
- ・とくに、池袋駅周辺は、商業機能、業務機能が集積しているため、広域的なアクセス経路の確保とともに、繁華街内での自転車利用を支えるネットワークの形成を進めます。



方針2 車道走行に自然と誘導される安全・安心な走行環境をつくります。

- ・法制度上、自転車は車道通行が原則ですが、依然として歩道内を通行するニーズが残る現状で、歩道で自転車を利用する人々が、車道を通行できる環境をつくる必要があります。
- ・自転車の走行空間の整備とともに、路上駐車や、自転車利用ルール遵守等の周知啓発を含め、適切に空間を利用する環境づくりを進めます。



方針3 現状の道路空間を活用し、利用者が選択できるしゅきをつくります。

- ・区内では既に歩道内に自転車の通行空間が整備された区間があり、区民からの評価も一定程度高く、歩道通行に慣れている状態です。
- ・車道通行が十分に浸透するまでの過渡期では、歩道内の通行空間と車道の走行空間を併用し、利用者が状況に応じて、【ゆっくりと歩道を通り】【スムーズに車道を走行】を選択できるように、暫定的なしゅきを検討します。



当面の暫定的な措置

第4章

計画対象路線の見直し

1. 本計画における計画対象路線

- ・本計画は「**歩行者も、自転車も、安全・安心にまちを楽しめる走行環境づくり**」を実現することを目標としています。
- ・本区の自転車利用は、区民だけでなく、隣接区等からの来街者の利用もあります。区民や来街者が安全にまちをめぐることができるよう、自転車の視点だけでなく、歩行者の視点からも安全を確保することが重要になります。
- ・区民や来街者が、区内のどこからでも池袋駅等の拠点にアクセスできる**国道、都道、隣接区との連続性が担保された広域的なネットワーク**を形成するとともに、**歩行者と自転車の通行場所を適切に区分できる地域的なネットワーク**を形成するため、5つの条件と7つの視点により、計画対象路線を抽出し、優先順位を設定しています。

○計画対象路線抽出にあたっての条件と視点

連続性が担保され、一定の幅員等を有する幹線道路を抽出

【条件1 拠点間の広域的な移動を担う連続性のある路線】

【条件2 整備可能な幅員を有するなど地域の理解が得られる路線】

各路線の重要性を評価し、優先的な整備区間を選定

【条件3 自転車の交通事故対策が必要な路線であること】

視点1 自転車事故が多発しているか？

【条件4 区民の生活道路として重要な路線であること】

【条件5 駅、買い物、観光、業務等の拠点と接続する路線であること】

視点2 鉄道駅につながっているか？

視点3 買い物のために使える路線か？

視点4 通勤のために使える路線か？

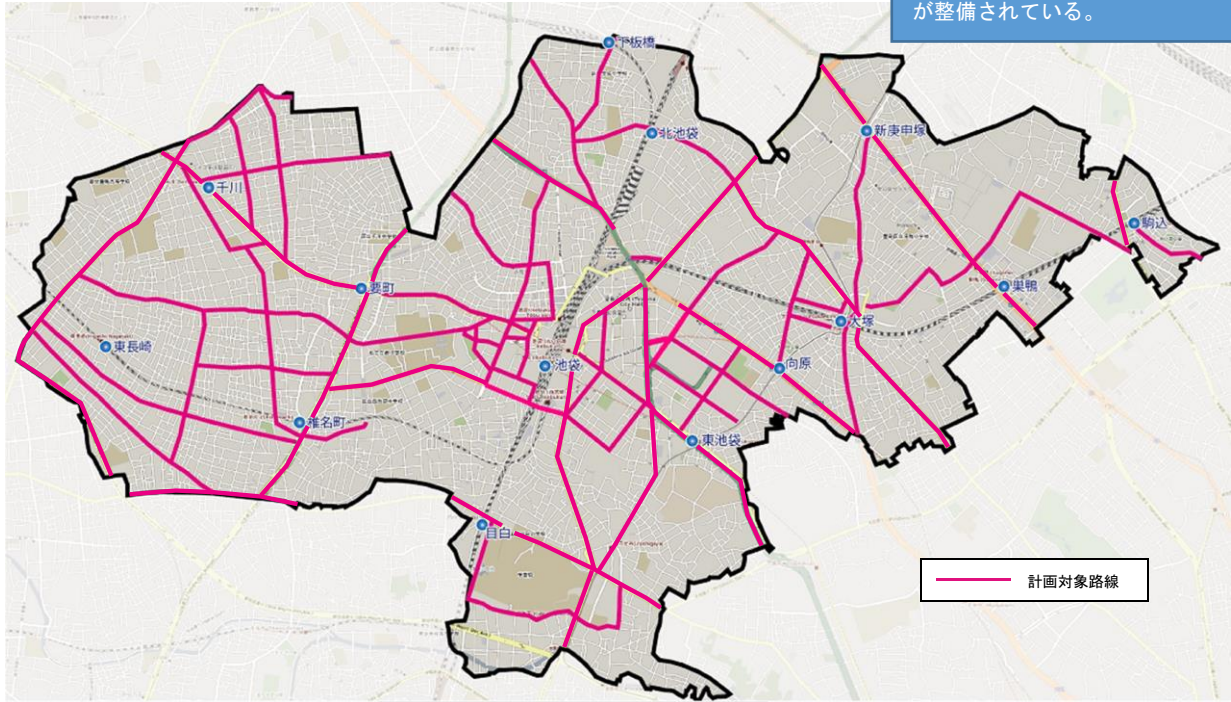
視点5 通学のために使える路線か？

視点6 観光のために使える路線か？

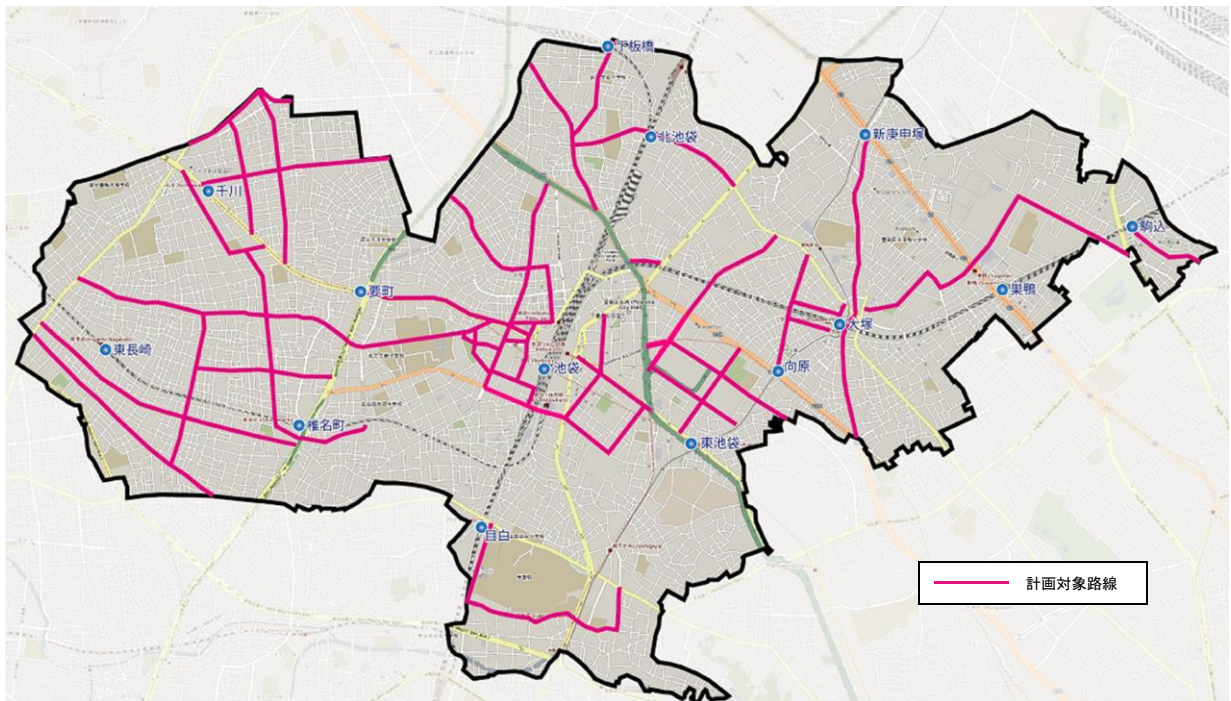
視点7 幼稚園・保育園の通園に繋がる路線か？

計画後期にあたり自転車の通行規制区間である春日通りから川越街道へと続く六又陸橋分約0.5kmを除いた。ただし、豊島清掃工場前など陸橋以外の道路上には自転車ナビマークが整備されている。

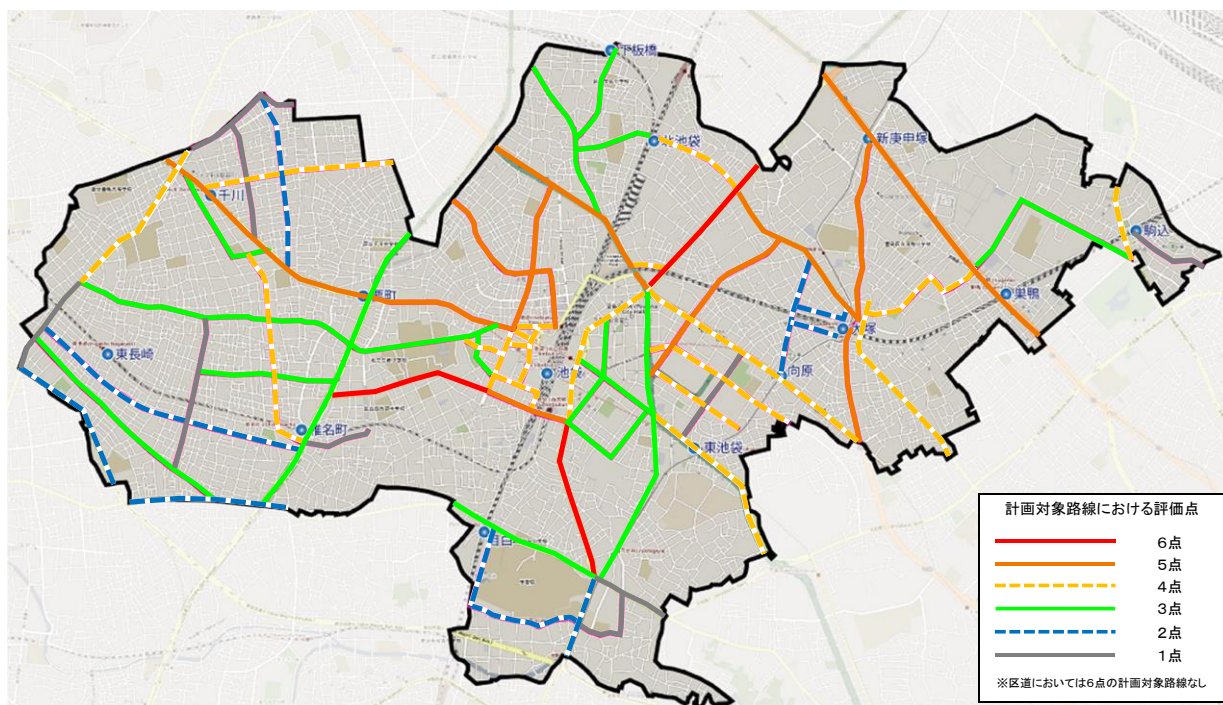
①計画対象路線（国道・都道・区道）：約55.6km— 約55.1km



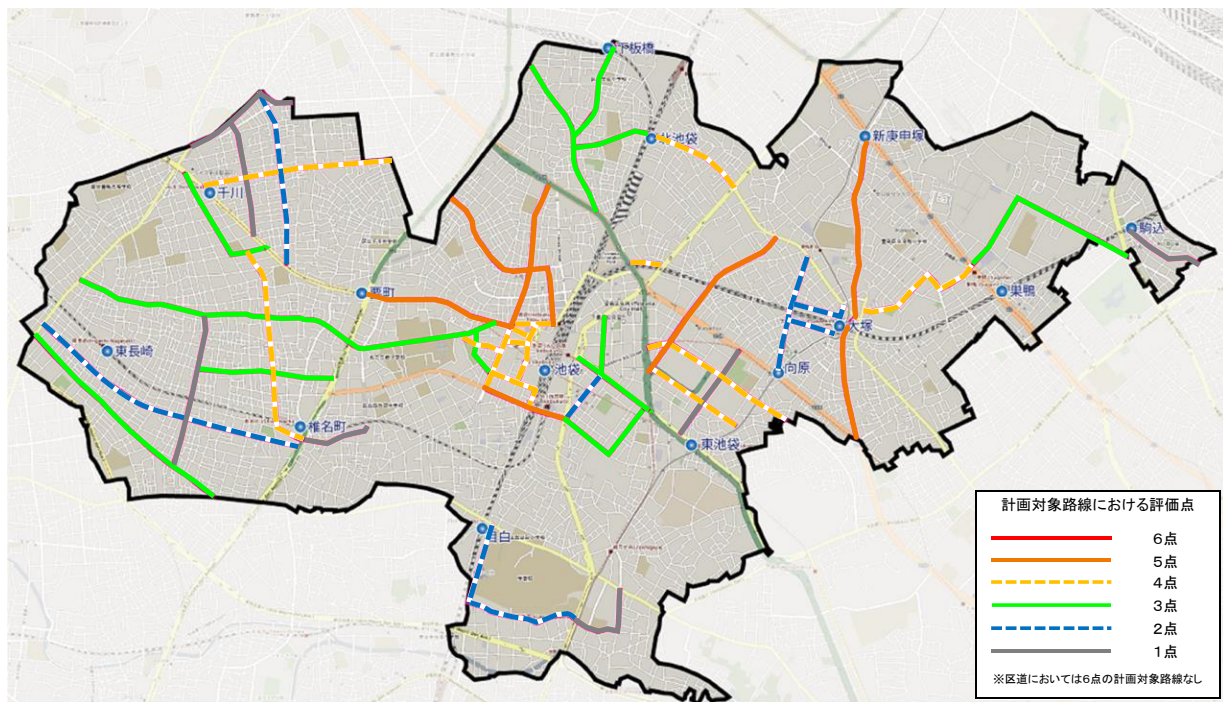
②計画対象路線（区道）：約33.5km



③計画対象路線（国道・都道・区道）：約55.6km- 約55.1kmにおける優先順位



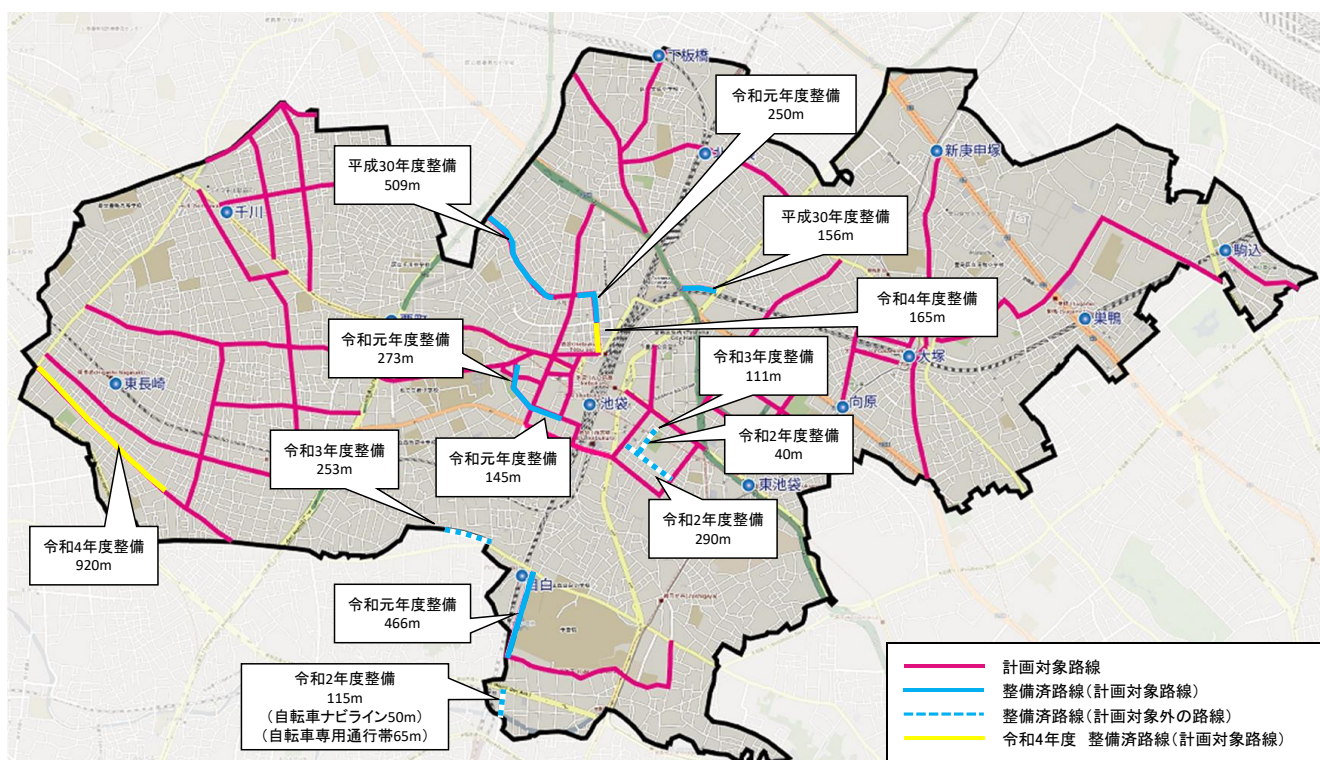
④計画対象路線（区道）：約33.5kmにおける優先順位



2. 令和4年度末までの区道における整備状況

- ・本区では、本計画を策定した平成30年度（2018年度）から令和4年度（2022年度）にかけて、自転車走行空間を整備してきました。
- ・年間3～4kmの整備を目標としていましたが、新型コロナウイルスの影響に伴う整備の見送り等により、令和4年度末までの区道における整備済路線延長は約3.7km、うち計画対象路線延長は約2.9kmとなっています。

○豊島区道の自転車走行空間整備済路線

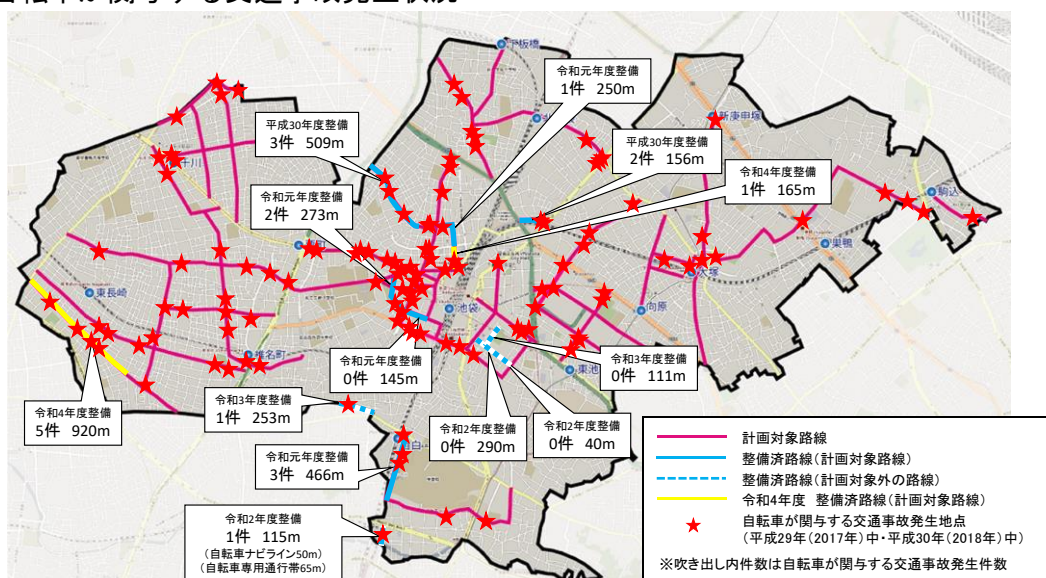


※整備済路線延長は、横断歩道の有無による開始点のずれ等により計画対象路線延長と異なることがあります。

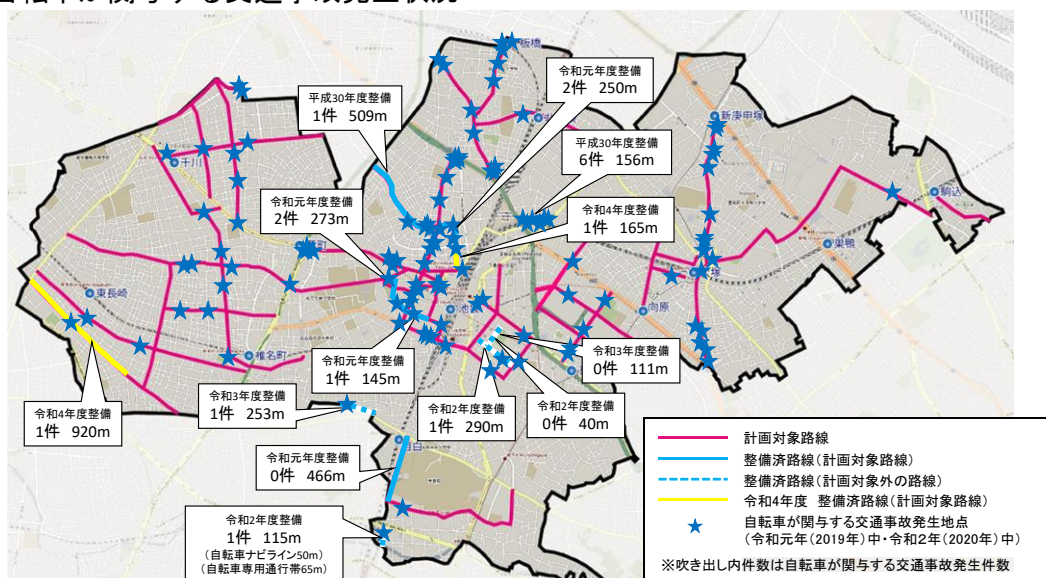
3. 計画対象路線（区道）等における自転車に関与する交通事故発生状況

- ・ 2か年ごと（平成29年・平成30年と令和元年・令和2年）の計画各対象路線（区道）及び計画対象外の整備済路線における自転車に関与する交通事故発生状況では、幹線道路、細街路を問わず発生しており、とくに池袋周辺の人、物が集まる拠点地で多発しています。
- ・ 上図と下図は整備の前後の件数を明確に示すものではありませんが、例えば、平成30年度整備済路線においては、件数が減少している路線がある一方で、増加している路線もあります。
- ・ また、一部の整備済路線における事故は歩道上で発生していることから、自転車走行空間の整備と合わせて、自転車走行箇所案内標識の設置等の検討も求められます。

① 【平成29年（2017年）、平成30年（2018年）中】の計画路線（区道）における自転車に関与する交通事故発生状況



② 【令和元年（2019年）、令和2年（2020年）中】の計画路線（区道）における自転車に関与する交通事故発生状況



4. 計画後期における計画対象路線（区道）の見直し

- ・本計画を策定した平成30年度（2018年度）以降、豊島区では大きな動きがありました。Hareza池袋、グローバルリング（池袋西口公園）、IKE・SUNPARK、トキワ荘マンガミュージアム、大塚駅北口駅前広場等が次々とオープンしました。
- ・また、令和5年（2023年）9月には東京国際大学池袋キャンパスのオープンが予定されるなど、まちに新たな賑わいが生まれ続けています。
- ・本計画の改定にあたっては、策定時の評価を基礎とし、**新たに8つ目の視点として、自転車ネットワーク構築のため、人の流れに影響を与えうる新たな施設へと繋がる路線を評価します。**
- ・また、**9つめの視点として、各区整備路線の道路事情等の実態を踏まえ、近い将来に交通事情の変化が見込まれる場合等には、一時的に優先順位を下げ、整備を見送る路線として選定します。**
- ・これらにより、今後自転車走行環境を整備していくにあたっての優先順位を明確にします。

各路線の重要性を評価し、優先的な整備区間を選定

視点1 自転車事故が多発しているか？

視点2 鉄道駅につながっているか？

視点3 買い物のために使える路線か？

視点4 通勤のために使える路線か？

視点5 通学のために使える路線か？

視点6 観光のために使える路線か？

視点7 幼稚園・保育園の通園に繋がる路線か？

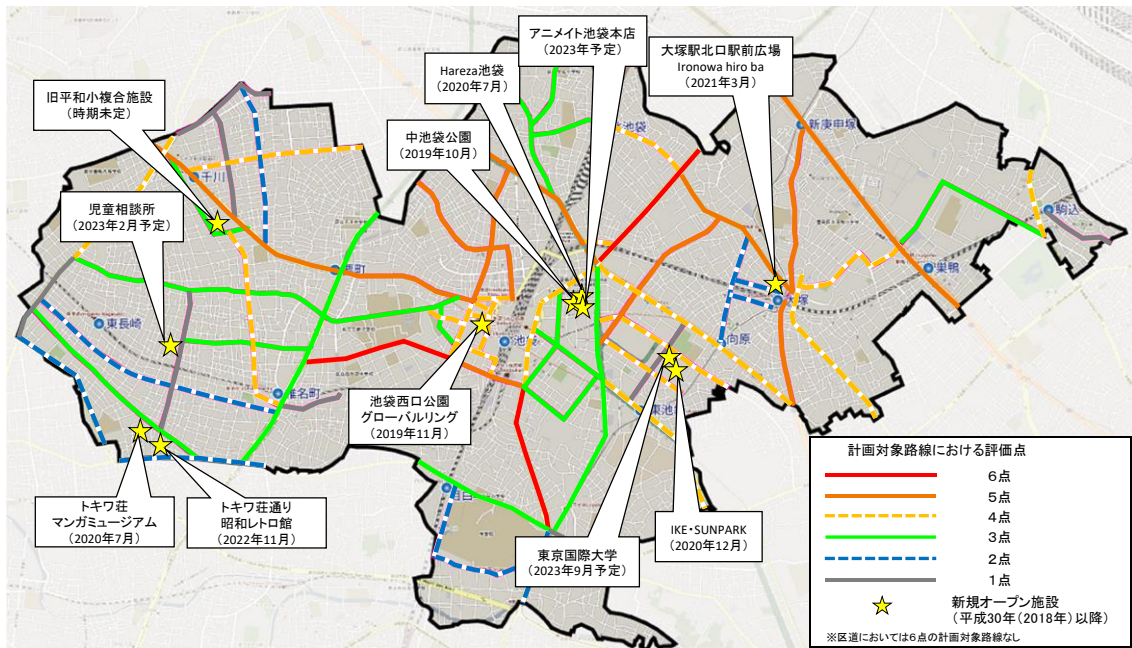
★視点8 新たな施設へと繋がる路線か？

**★視点9 実態を踏まえ、一時的に優先順位を下げ、
整備を見送る必要がある路線か？**

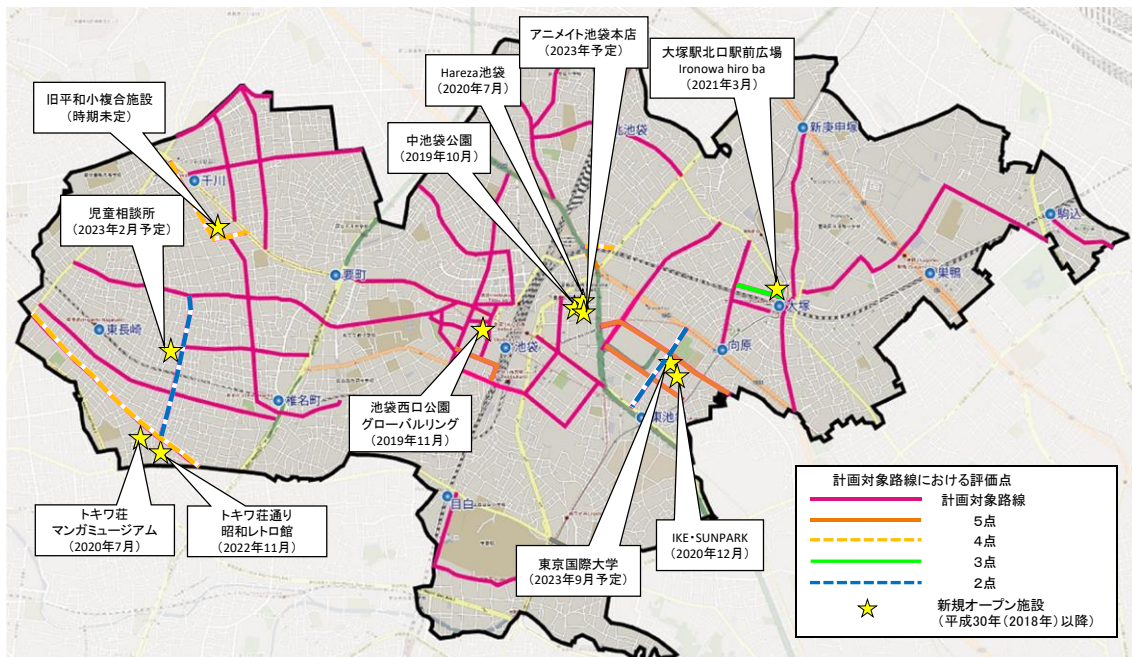
5. 新たな施設へと繋がる路線の選定

- ・新たにオープンする施設は、集客等様々な観点から人の流れに影響を与えることが予想されます。それに伴い、施設へと繋がる自転車ネットワークの構築が求められるほか、歩行者、自転車、自動車の安全を確保するため、道路における自転車の通行箇所を明確にする必要があります。
- ・新たに8つめの視点として「新たな施設へと繋がる路線」を評価します。

① 新規オープン施設（平成30年（2018年）以降）



② 新規オープン施設により評価点を上げる計画対象路線（区道）



【参考】新規オープン保育園



※本計画策定以降、令和5年4月1日までに、新たに21の保育園がオープンしていますが、施設の特徴から利用者は限定されること、また、各新規開設保育園の周辺路線は「視点7 幼稚園・保育園の通園に繋がる路線か？」にて評価されていることから、視点8での評価対象から除いています。

6. 実態を踏まえた一時的な整備見送り路線の選定

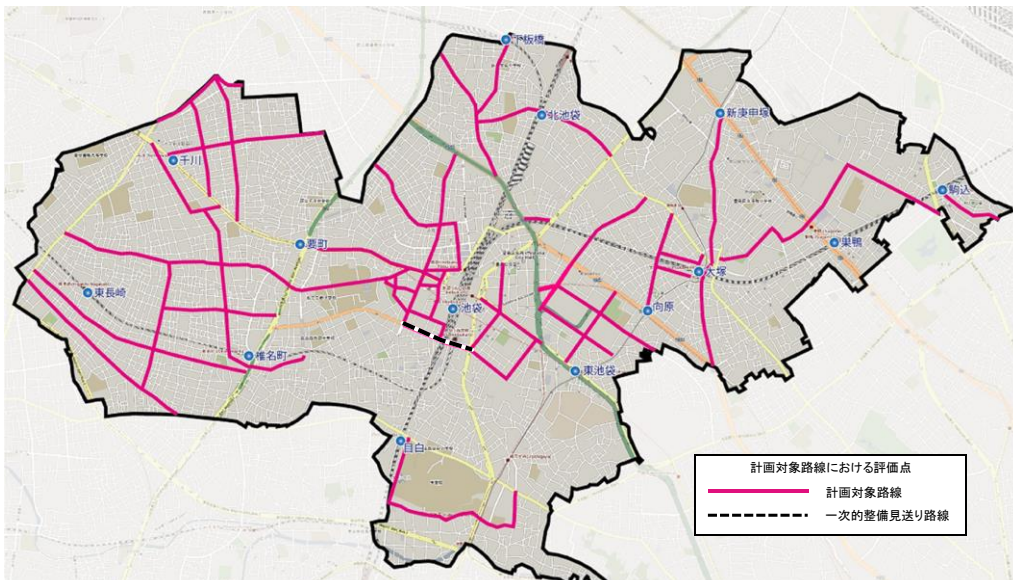
- ・計画対象路線によっては、高い評価点数により早期の自転車走行環境の実現が求められつつも、整備の条件が整っていないケースもあります。例えば、びっくりガードは、豊島区自転車等駐車対策協議会において、安全性確保の観点から課題があるため、検討を継続するとしています。
- ・このように各路線の実態を踏まえ検討を要する場合には、計画後期において一時的に優先順位を下げ、整備を見送ります。
- ・なお、こうした一時的な整備見送り路線について、自転車走行環境を整備する条件が整った場合には、計画後期中においても整備の実施を検討します。

①検討を要する計画対象路線（区道）における現評価



・安全確保の観点から自転車走行空間整備にあたっての課題あり

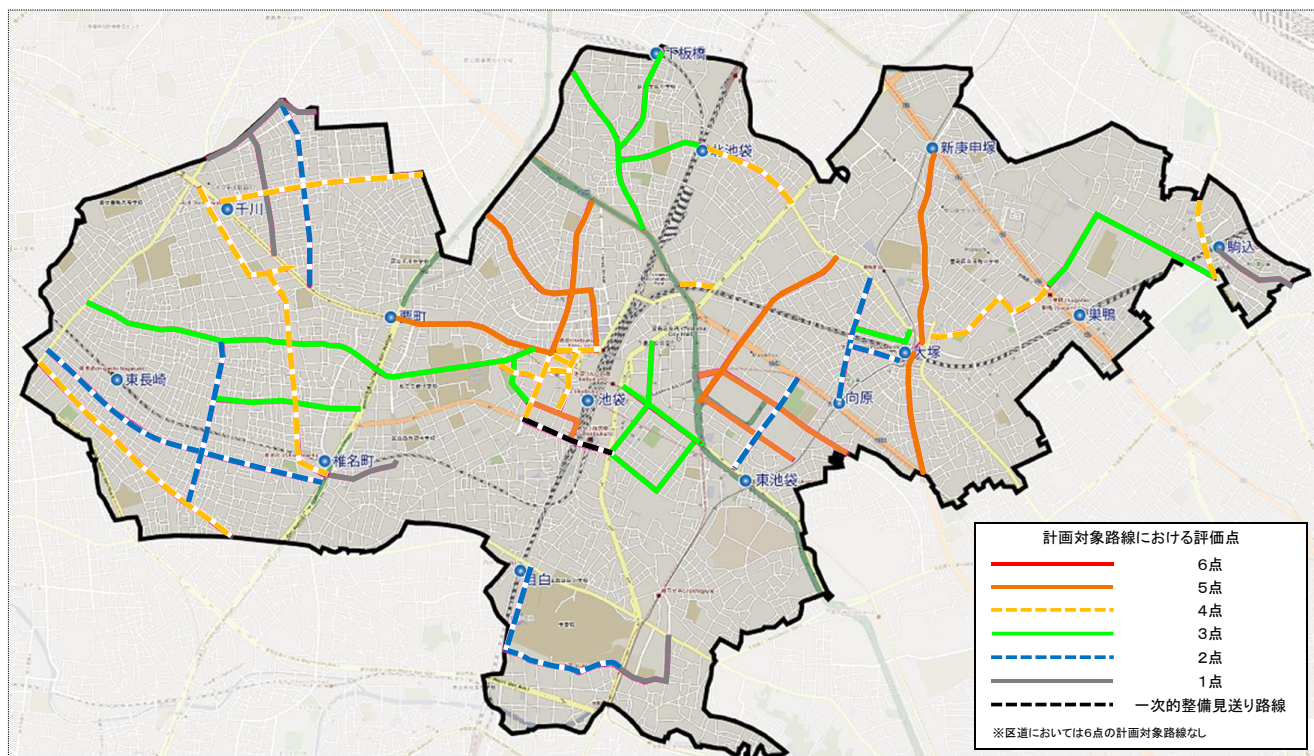
②一時的に整備を見送る路線



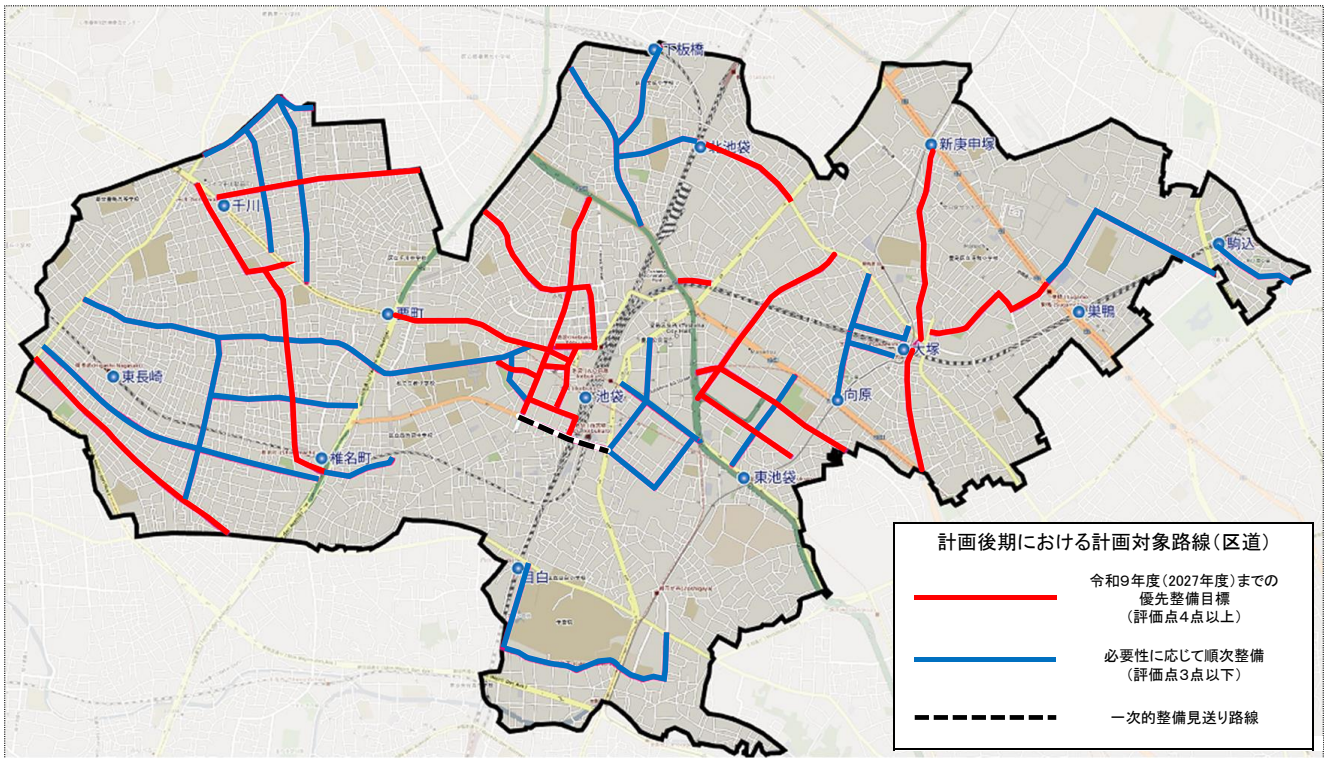
7. 計画後期における計画対象路線（区道）

- ・計画後期を迎えるにあたり、新たに2つの視点「**新たな施設へと繋がる路線の評価**」と「**実態を踏まえた一時的な整備見送り路線の選定**」を加え、**優先順位を見直します。計画対象路線（区道）を再評価します。**
- ・**見直しの結果、評価点が5点、4点となる再評価の結果、評価点4点以上となる計画対象路線（区道）延長約〇〇kmについて、令和9年度（2027年度）までの優先整備目標とし、3点以下の路線についても、条件が整い次第令和9年度（2027年度）までの整備目標から除くものの必要性に応じて順次整備を進めます。**
- ・近年自転車に関する法制度や取組等は変化している状況にあり、環状第5の1号線の開通を控えるなど、自転車利用の環境も大きく変わることが予想されます。
- ・また、国の電動キックボードなどマイクロモビリティの規制により自転車走行空間整備への影響が予想されるため、路上ポート・置き場設置を含めて注視が必要です。
- ・これらの状況を踏まえ、計画後期中においても、時流に合わせて計画対象路線の整備形態、整備順序についても、見直しを図ります。
- ・今回の優先順位を基本としながらも、地域の理解が得られた箇所から整備を進めるなど、可能な限り多くの自転車走行空間を早期に確保するため、臨機に対応してまいります。

① 計画後期における計画対象路線（区道）の優先順位評価点



② 計画後期における計画対象路線（区道）



③ 路線評価結果の一覧表

スコア	現計画延長(km)		
	国道	都道	区道
6点		2.8	
5点	3.2	2.5	6.1
4点	1.4	4.3	6.3
3点		4.4	11.7
2点		2.4	5.1
1点		1.0	4.2
一次の見送り			
	4.6	17.5	33.5



計画後期延長(km)	計画後期延長(km)
区道	区道
	0.0
	0.0
33.5	

令和9年度(2027年度)までに整備

必要性に応じて順次整備

第5章

整備形態の基本設定

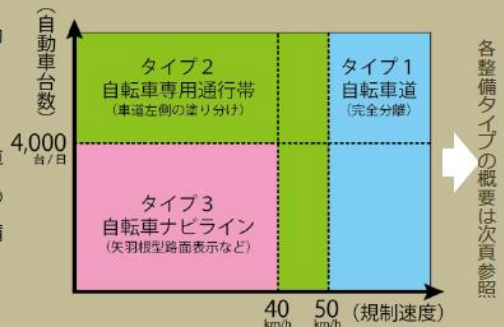
1. 整備形態の基本的な考え方

- ・整備形態は、国の「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」に準拠した整備を基本とします。
- ・ただし、自転車の車道通行への不安等から、歩道通行のニーズが依然として高い状況を踏まえ、現状で歩道内の特例的な通行が認められる区間について、スムーズな車道走行環境とゆっくり通る歩道通行環境の併用も視野に、早期に実現可能な整備のあり方を検討します。

方針

1 車道通行を基本とした【理想的】な整備形態を目指します。

- ・国のガイドラインでは、自動車の規制速度と、1日の自動車交通量を条件に、【理想的】な整備形態を選定するしくみが示されています。
- ・このガイドラインを受け、各自治体ではこれを踏襲し、車道を基本とした整備を進めています。本区でも、他区との連続性等を考慮し、原則として車道通行を基本とする整備形態での整備を進めます。



方針

2 早期整備の実現に向けて、【暫定的】な整備も視野に進めます。

- ・国ガイドラインでは、整備幅員に制約のある「自転車専用通行帯」の整備が道路構造等の面で困難な場合、自転車ナビライン等の暫定的な整備も認められています。
- ・過密な都市構造の本区において、自転車走行環境の早期整備を実現するためには、【暫定的】な整備を視野に入れながら、整備可能な箇所から順次整備を進めます。



方針

3 今ある歩道通行規制は、走行環境整備後でも当面維持します。

当面の暫定的な措置

- ・「普通自転車歩道通行可」標識のある区間は、歩道内を徐行して通ることが認められます。
- ・自転車走行環境の整備後、理想的には歩行者の安全確保の観点から、車道通行を基本とし、歩道の通行規制を見直すことも必要です。
- ・一方で歩道通行が浸透している区の現状があるため、自転車走行環境の整備後も当面は維持します。

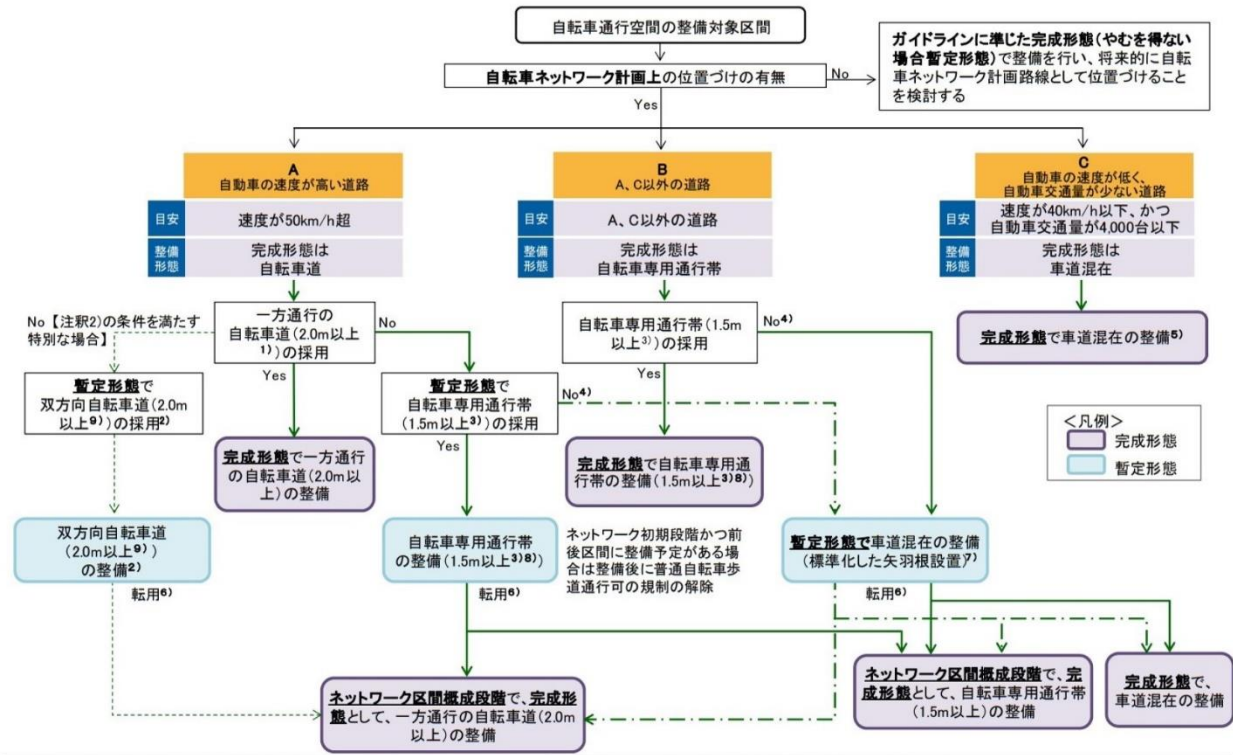
歩道通行が認められる条件 ※道路交通法

- ①「普通自転車歩道通行可」の標識がついている区間

 右の標識がついている歩道は、歩行者優先で、徐行して通行することが認められます。
 ※自転車走行環境整備後は撤去が基本
- ②13歳未満の子ども、70歳以上の高齢者などが運転する場合
- ③路上駐車や道路工事などで、車道左側端の通行が著しく危険な場合

区では当面、併用も含めて検討

「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」に示す「整備形態選定フロー」



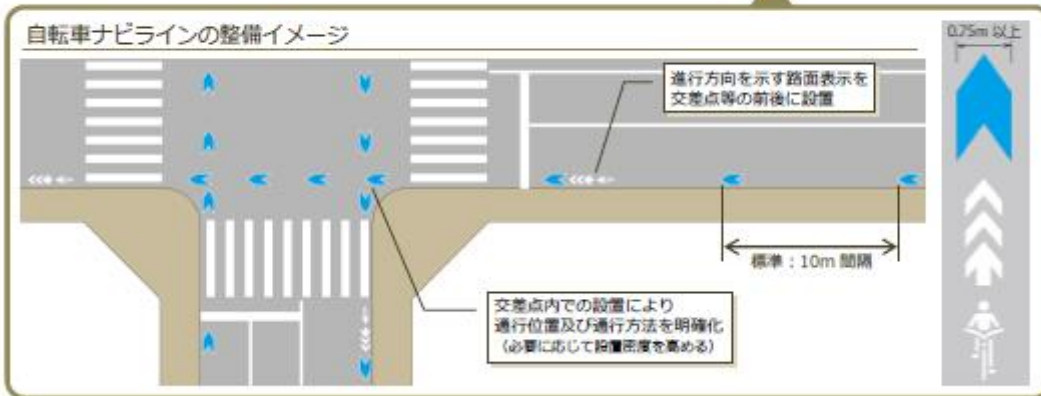
- 1) 自転車道の幅員は2.0m以上とするが、双方向の自転車道については、自転車相互のすれ違いの安全性を勘案し、2.0mよりも余裕をもった幅員構成とすることが望ましい。
- 2) 双方向の自転車道が採用できる条件は次の全ての条件を満たすこと。①一定の区間長で連続性が確保されていること、②区間前後・内に双方向自転車道が交差ししないこと、③区間内の接続道路が限定的で自転車通行の連続性・安全性が確保できること、④ネットワーク区間概成段階で一方通行の規制をかけることができること。
- 3) 自転車専用通行帯の幅員は1.5m以上とするが、やむを得ない場合(交差点部の右折車線設置箇所など、区間の一部にお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。

■基本的な整備形態のイメージ (国ガイドラインより準拠)

暫定的整備にも活用

理想形	1: 自転車道	2: 自転車専用通行帯	3: 自転車ナビライン
走行環境イメージ			
整備条件	規制速度 50km/h 以上の場合	1と3以外の道路	規制速度 40km/h 以下で、かつ交通量 4,000 台/日以下の場合
整備位置	自転車道 (歩道、車道と完全に分離)	車道の左側端 (車道上に専用車線を設置)	車道の左側端 (通行場所を表示するのみ)
構造分離	○必要 (分離柵、緑石等で物理的に分離)	×不要 (車道の一部を活用する)	×不要 (車道の一部を活用する)
交通規制	 ○「自転車専用」の道路標識を設置	 ○「自転車専用通行帯」の道路標識を設置	×専用の交通規制はない
必要幅員	2.0m (最小 1.5m)	1.5m (最小 1.0m)	規定なし (1.0mを基本)



2. 整備形態の基本形について

- ・国のガイドライン（下図）では、自転車道、自転車専用通行帯、自転車と自動車を混在通行とする道路（本計画では、この車道混在型を「自転車ナビライン」「車道混在（自転車ナビライン・自転車ナビマーク）」と呼称）に区分し、具体的な整備方法を含めて、整備形態の基本形が示されています。
- ・この中で、自転車ナビライン車道混在（自転車ナビライン・自転車ナビマーク）（表中、最下段）については、道路構造令等の法制度上の規定がないことから、全国の統一的な表示方法として、具体的な大きさ、配置間隔等が、ガイドラインの中で示されています。

【参考】ガイドライン「基本的な整備形態のイメージ」

整備形態	【整備イメージ】
自転車道	<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>[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>[車線内の対策]</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>

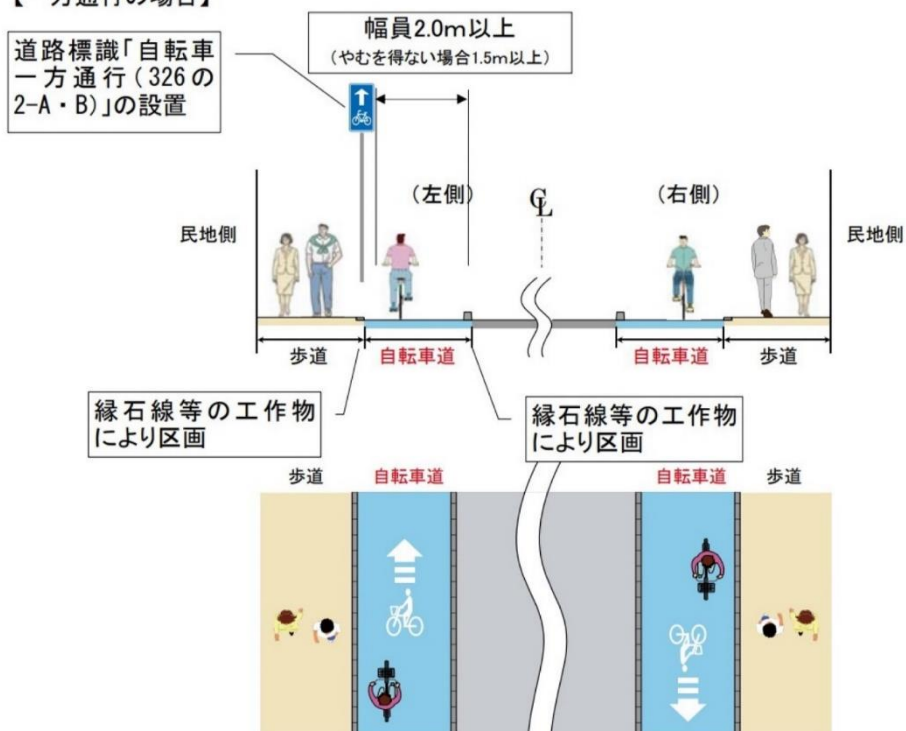
3. 単路部での標準的な構造

(1) 自転車道

- ・ 自転車道を整備する場合、一方通行での整備を基本とします。
- ・ 整備にあたっては、道路拡幅等を含めて抜本的な改良が必要となるため、改良に合わせて、幅員 2.0m 以上を確保した自転車道の整備を推進します。

【参考】ガイドライン「標準的な構造」

【一方通行の場合】



(2) 自転車専用通行帯

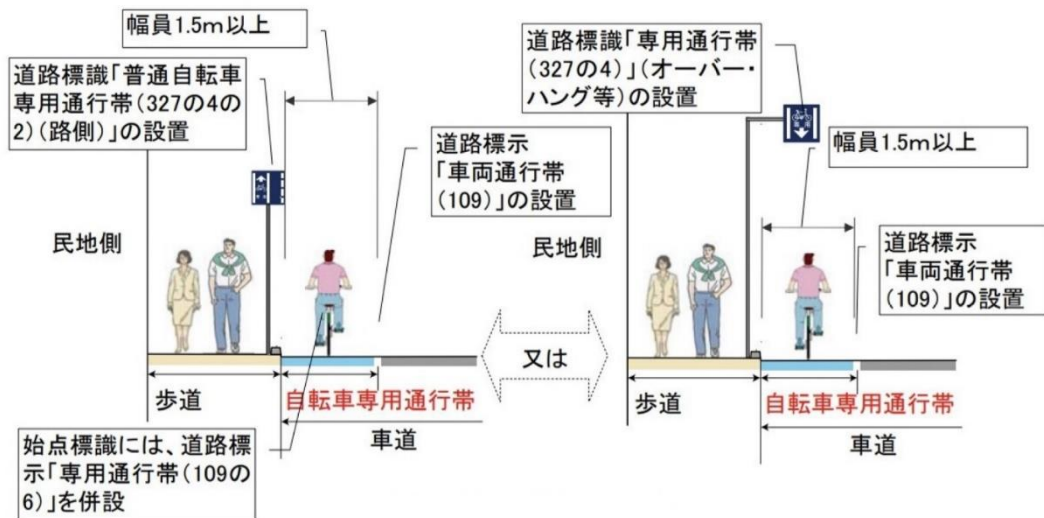
- ・安全かつ円滑な交通を確保するため自転車の通行を分離する必要がある場合においては、車道の左端寄りに、幅員 1.5m以上を確保した自転車専用通行帯を設けるものとします。ただし、地形の状況その他の特別な理由によりやむをえない場合においてはこの限りではありません。

【参考】ガイドライン「標準的な構造」（標識を設置する場合）

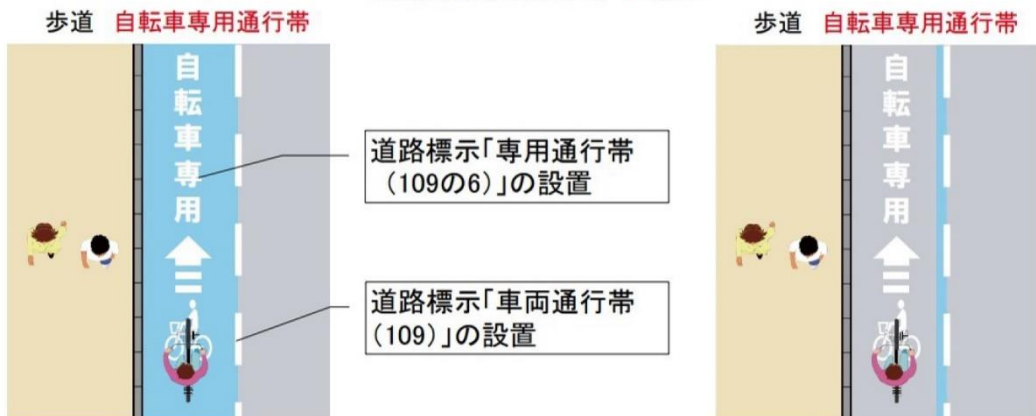
【歩道のある道路】

○路側標識を設置する場合

○架空標識を設置する場合



○路面標示を設置する場合



※自転車専用通行帯の全部を着色する場合

※自転車専用通行帯の一部を着色する場合の例

(3) 車道混在（自転車ナビライン・自転車ナビマーク）

■本計画での取り扱いについて

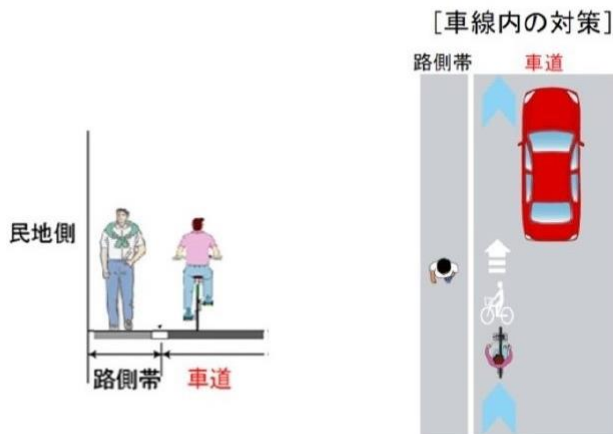
- ・区の道路事情を勘案し、完成形態での整備において、外側線外側での幅員1.0m以上が確保できない場合であっても、車線内での対策を視野に整備を進めます。
- ・自転車ナビラインの整備に際して、側溝のふた部分を除いて1.0m以上の確保が難しい場合、側溝のふた部分の安全対策を前提に、1.0mの幅員に含めます。
- ・車道混在として自転車ナビラインを整備する場合、車道通行する自転車の安全を確保するため、自転車の側方を自転車が同一車線内で追い抜き出来る幅員を確保することを基本として、自転車ナビマークとあわせて整備します。
- ・歩道のない道路（路側帯のある道路）では、歩行者、自動車に対しての自転車通行の周知、注意喚起のため、自転車ナビライン及び自転車ナビマークの設置を進めます。

【参考】ガイドライン「標準的な構造」

【歩道のある道路】



【歩道のない道路】（路側帯のある道路）



◇自転車ナビライン（矢羽根型路面標示）の標準仕様について

■基本的な考え方（国のガイドラインに準拠）

【参考】ガイドライン「矢羽根型路面標示の標準仕様」

仕様(案)	形状	配置	
		歩道あり	歩道なし
	<p><標準形></p> <p>幅=0.75m以上※1</p> <p>長さ=1.50m以上</p> <p>角度=1:1.6</p> <p>道路幅員が狭く、歩行者を優先させる道路(生活道路など)では、必要に応じて、以下を採用。</p> <p>幅=0.75m</p> <p>長さ=0.60m</p> <p>角度=1:0.8</p>	<p>設置間隔=10m※2</p> <p>1.0m以上※3</p>	<p>設置間隔=10m※2</p> <p>1.0m以上(0.75m以上※4)</p>
備考	<p>※1:自転車は、車道や自転車道の中央から左の部分で、その左端に沿って通行することが原則である。このため、路面表示の幅員は、標準仕様を用いない場合でも、この原則を逸脱しない範囲で適切な形状を設定するとともに、自転車通行空間として必要な幅員を自転車と自動車の両方に認識させることが重要である。</p> <p>※2:矢羽根型路面表示の設置間隔は10mを標準とし、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する。</p> <p>※3:路面表示の幅員は、側溝の部分を除いて確保することが望ましい。</p> <p>※4:現地の交通状況に応じて、0.75m以上とすることもできる。</p>		

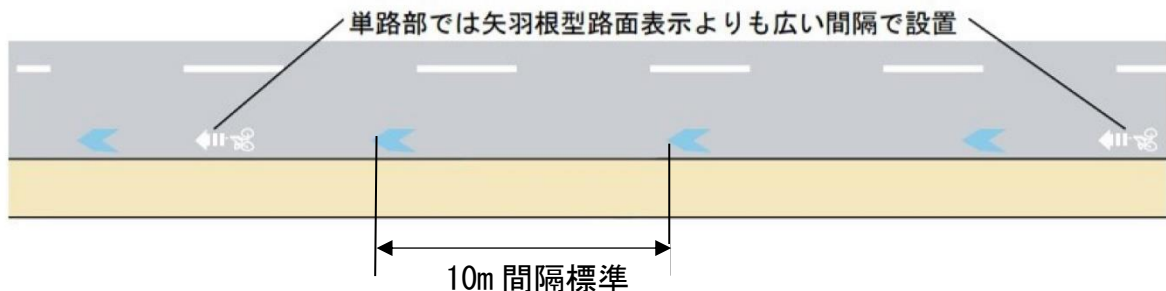
◇自転車ナビライン（矢羽根型路面標示）の設置間隔について

■基本的な考え方（国のガイドラインに準拠）

■区での特殊な取り扱いについて

- ・設置間隔はガイドラインに合わせた10mを標準としますが、事故が多発する池袋駅周辺の路線については、注意喚起、車道への誘導を強化するため、5m間隔等の高密度配置を検討します。

■一般的な単路部での設置間隔



◇自転車ナビマークについて

■基本的な考え方（国のガイドラインに準拠）

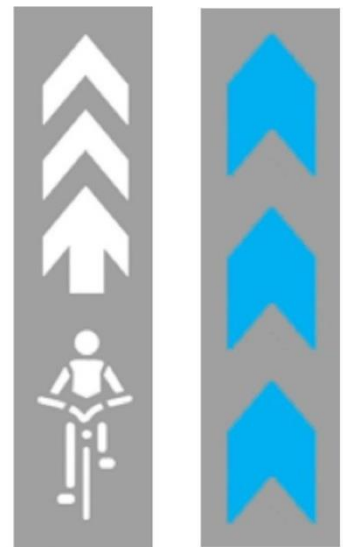
■区での特殊な取り扱いについて

- ・ 自転車ナビマークは、自転車ナビラインを補足するものとして、自転車ナビライン設置区間のうち、交差点部の前後に自転車ピクトグラムを設置します。
- ・ なお、自転車ピクトグラムは、国のガイドラインでは「自転車の進行方向に対して左向き」と示されていますが、**都内の自転車ナビマークは「前向き」の表示で統一されるため、「前向き」の自転車ピクトグラムを採用します。**

- ①「自転車の進行方向に対して左向き」のピクトグラム
※国のガイドラインより



- ②「前向き」のナビマーク図案及びナビライン
※警視庁より



◇自転車ナビラインの幅員確保について

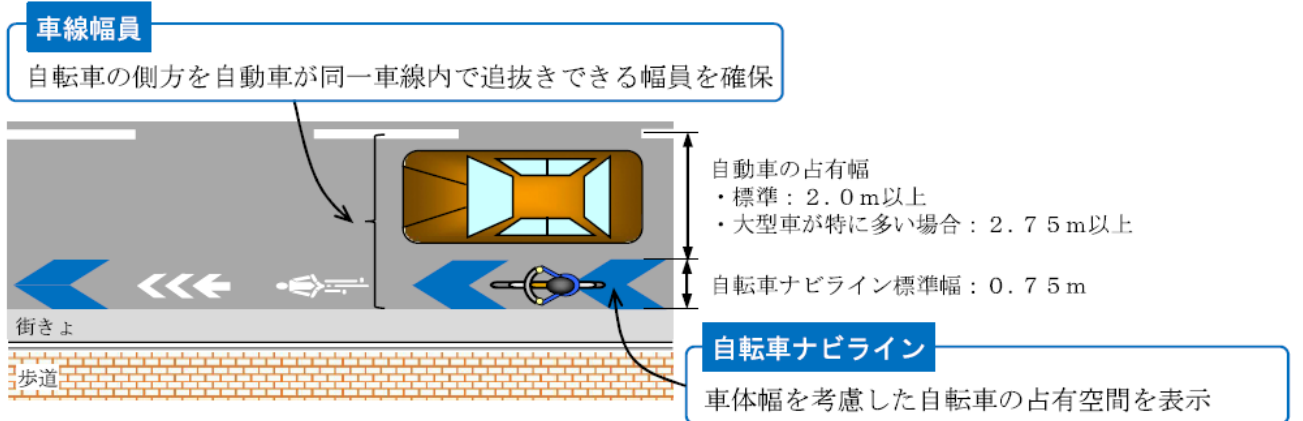
■基本的な考え方（国のガイドライン及び警視庁の「今後の自転車通行空間の整備に向けた推進」に準拠）

■区での特殊な取り扱いについて

- ・自転車ナビラインを整備する場合、自転車の側方を自動車は同一車線内で追抜き出来る幅員を確保します。
- ・幅員が確保できる場合は、自転車ナビマークと自転車ナビラインの両方を整備し、幅員が確保できない場合はナビマークのみを整備します。

①自転車ナビライン

- ・車体幅を考慮した自転車の占有空間を表示するものと位置付け、街きよ（側溝）を除き、2.75m以上の幅員を確保することを標準とし、大型車が特に多い場合は、3.5m以上の幅員を確保することとします。

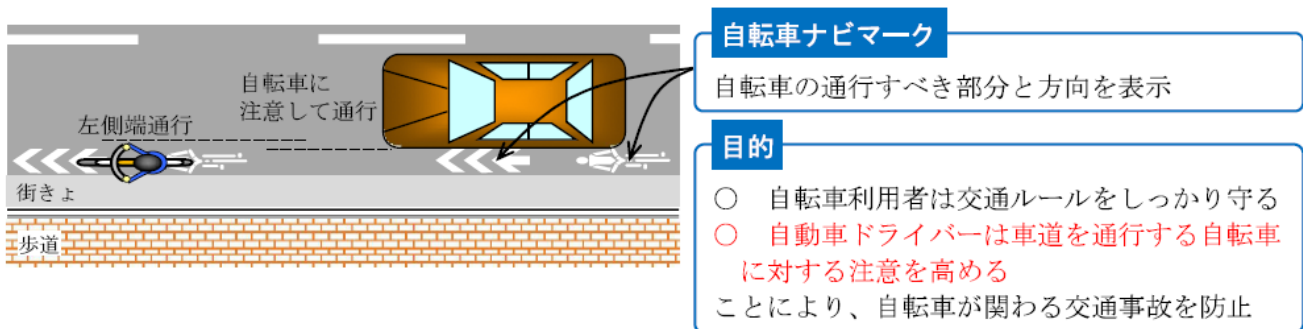


※ 車道混在では、自転車以外の車両が自転車の占有空間を通行してはいけないという意味はありません。

【出展：警視庁「今後の自転車通行空間の整備に向けた推進」より】

②自転車ナビマーク

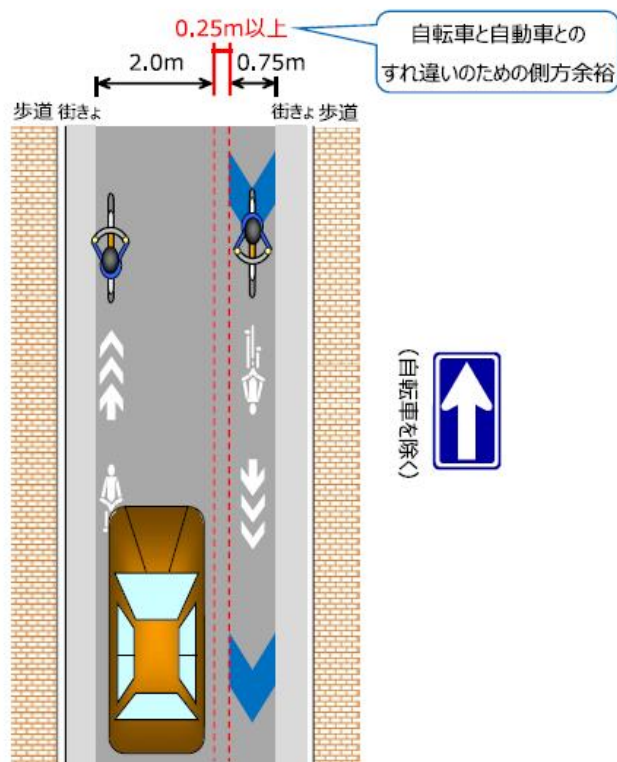
- ・自転車の通行すべき部分と方向を表示し、自転車利用者に交通ルールの周知を図るとともに、自動車ドライバーには車道を通行する自転車を保護する意識を醸成することにより、自転車の交通事故を防止するものとして、幅員の基準は設けないこととします。



【出展：警視庁「今後の自転車通行空間の整備に向けた推進」より】

③一方通行（自転車を除く）の道路における通行空間確保

- ・道路の両側に自転車ナビラインを整備することが困難な場合は、逆行する自転車の通行空間確保を優先して、片側のみの自転車ナビラインの整備を検討します。
- ・逆行する自転車のための通行空間を整備する場合には、自転車とのすれ違いのための片側余裕（0.25m以上）を確保することとします。



【出展：警視庁「今後の自転車通行空間の整備に向けた推進」より】

第6章

適正利用を促す環境構築

1. 適正利用を促す環境整備

(1) 基本的な考え方

- ・自転車が安全かつスムーズに走行する環境をつくるためには、走行空間を整備するとともに、正しい交通ルールを案内することが必要です。
- ・セーフコミュニティとして、安全・安心なまちづくりへ繋がる環境整備を行うとともに、道路を利用するすべての人が、自転車の交通ルールを理解し、相互に配慮することが必要です。
- ・自転車走行空間の適正な利用を促すため、3つの方針に基づき環境整備を進めます。

方針1 現地での自転車交通ルールの見える化を行います

自転車は車両であり、車道の左側を通行する交通ルールがあるものの、依然として歩道通行、車道逆走などのルール違反が見られることから、自転車走行環境の整備とともに、その場でルールが一目で分かる「見える化」を図ります。



方針2 自転車の適正利用を促すための周知・啓発活動を行います

車道を走行する自転車が安全、快適に移動できるようにするためには、自転車利用者自身が正しい交通ルールを理解することが重要であることから、各対象層に対して、適切な周知・啓発活動を行い、正しい通行の仕方、ルール及びマナーの徹底を図ります。



方針3 歩行者、自動車に対して自転車走行環境確保への理解や配慮を求めます

自転車が安全、スムーズな車道側の走行を選択し、歩行者が歩道を安全に通行するために、全ての道路利用者を対象にした周知・啓発活動を通じて、自転車走行環境確保への理解を促進させ、相互配慮の機運を醸成します。



(2) 方針に基づく取組

① 自転車交通ルールに見える化

- ・ 自転車の進行方向の明示や、放置を抑制する案内看板などを活用し、その場で交通ルールが一目で分かるようにします。また、自転車交通の流入が発生する交差点付近等に、「進行方向」「逆走禁止」などの法定外の案内の設置を検討します。
- ・ 自転車ナビラインなどの上に駐車車両を発生しないよう、案内サインの掲出など周知・啓発活動を行います。荷捌き等の一時的な停車が必要な地域においては、個別に荷捌きスペースの確保等を検討します。



「歩行者優先」



「じてんしゃ」



「歩行者専用」
「自転車はおりて通行してください」

② 自転車適正利用のための周知啓発

- ・ 歩行者にやさしい適正な自転車利用を促すため、子どもから高齢者、子育て世代、外国人などを対象に、**正しい自転車の通行の仕方を周知するため**、家庭や学校などで適切な周知・啓発活動を行い、交通ルール遵守とマナーの徹底を図ります。
- ・ 交通ルール遵守のインセンティブ、交通違反に対する指導取締りについては、警察等関係団体と連携し、検討します。



区民ひろば交通安全研修会



親子自転車安全利用教室



スクエアード・ストレイト授業



ウイロード普及啓発活動

③ 自転車走行環境確保への理解・配慮

- ・ 道路を共有する歩行者、自動車など全ての道路利用者対象にし、自転車走行環境確保のため、自転車の特性の理解を促進させ、相互に配慮し合う機運を醸成するため、周知・啓発活動を行います。



駅前自転車安全利用普及啓発活動



自動車運転者講習会

第7章

着実な事業推進に向けて

1. 事業の推進体制について

(1) 基本的な考え方

- ・本計画では、計画対象路線延長約 55.1km のうち、約 33.5km を区が道路管理者として主体的に進める計画対象路線延長（区道）として設定しています。
- ・今回の計画の改定にあたり、令和 5 年度（2023 年度）から令和 9 年度（2027 年度）までの後期計画期間においては、新たな視点などにより再評価した計画対象路線（区道）のうち評価点数が 5 点・4 点となる評価点 4 点以上となる計画対象路線（区道）を、令和 9 年度（2027 年度）までの優先整備目標とし、約〇〇km の自転車走行空間の整備を目標に進めます。
- ・当面の自転車走行環境の整備にあたっては、本計画に示す標準的な設置の考え方に基づき、道路構造に合わせた設計を行うとともに、地元との合意形成を図ることが必要です。
- ・整備された自転車ネットワークにより、自転車利用者が安全かつスムーズな自転車走行環境を体験する中で、「自転車は車両」であり「車道の左側を走行」する原則を浸透させていくことが重要です。
- ・理想形である「自転車道」や「自転車専用通行帯」による整備が困難な場合には、暫定形である自転車ナビライン「**車道混在（自転車ナビライン・自転車ナビマーク）**」の整備に取り組みます。車道と歩道の併用も視野に、利用者の実態に即した自転車走行環境の形成を図ります。
- ・これらの取組は、「豊島区自転車等駐車対策協議会」と連携して、本計画の進捗管理や事業の検証を行うとともに、後期期間内においても区整備路線の道路構造等が変化した際には、臨機に優先順位の見直しを検討します。

◆基本目標 **歩行者も、自転車も、安全・安心にまちを楽しめる走行環境づくり**

◆計画期間 平成 30 年度（2018 年度）から令和 9 年度（2027 年度）

◆整備延長 **計画対象路線延長（国道・都道・区道）：約 55.1km**
計画対象路線（区道）延長：約 33.5km のうち約〇〇km を計画期間内に整備

◆整備形態 ①理想形での【自転車道】【自転車専用通行帯】による整備を検討
↓ 道路構造等で整備が困難な場合
②暫定形での【~~自転車ナビライン（車道混在型）~~】【**車道混在（自転車ナビライン・自転車ナビマーク）**】による整備を実施

(2) 事業検討の体制

- ・ 区民、学識経験者、鉄道事業者等が委員である「豊島区自転車等駐車対策協議会」（以下、「協議会」）において、本計画の進捗管理をするとともに、事業の検証を行います。
- ・ 本計画は、協議会の分科会で協議を進め、全体会の承認を得て策定しており、協議会所掌事務のうち、「豊島区自転車等の利用と駐輪に関する総合計画」に基づく計画と位置づけます。

豊島区自転車等駐車対策協議会

設置根拠法令等	<ul style="list-style-type: none"> ・ 自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律 ・ 豊島区
設置年月日	平成 16 年（2004 年）6 月 30 日
区分	付属機関
所掌事務	<ul style="list-style-type: none"> ・ 自転車等の駐車対策に関する重要事項の調査審議 ・ 「豊島区自転車等の利用と駐輪に関する総合計画」に基づく計画・事業の検証
委員数	総数 26 名
委員構成	<ul style="list-style-type: none"> ・ 区民 8 名 ・ 区議会議員 4 名 ・ 学識経験者 2 名 ・ 関係団体 2 名 ・ 鉄道事業者 5 名 ・ 官公署 5 名

(3) 事業スケジュール

- ・ 自転車走行環境の整備は、暫定形での自転車ナビライン（車道混在型）**車道混在（自転車ナビライン・自転車ナビマーク）の整備**においても、地域住民等の合意を得た上で、**年間約〇kmの整備を目標とします。**
- ・ 本計画においては、整備前年度に、整備優先順位、具体的な整備構造、個別課題への対応や、道路管理等を所管する課及び関係団体と連携し、確定していきます。
- ・ また、整備をするにあたり計画対象路線沿線の住民、道路利用者等の合意形成は、他の工事等の調整を図りながら、前年度ないし当該年度の早い時点にて行うこととします。
- ・ 各年度の整備済区間でのフォローアップ調査を行いながら、計画の見直しに資する効果測定、改善点の洗い出しを行います。