

豊島区 自転車走行 環境計画



豊島区



a WHO initiative
セーフコミュニティ
国際認証都市・豊島区

平成 30 年 6 月

豊島区自転車走行環境計画の策定にあたって



本区は、2016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」を策定いたしました。

この計画は、2016年からの10か年計画であり、「健康的で、環境にやさしい、自転車に乗ろう！！～自転車を正しく利用して、安全・安心なまち豊島区を楽しもう～」をスローガンに、自転車を利用した健康で安全・安心なまちづくりに取り組んでまいりました。

今回策定した「豊島区自転車走行環境計画」は、自転車道、自転車専用通行帯の整備を理想として、まずは安全・安心で快適に自転車を利用できるよう、本区の実態に即した走行環境を整備していく計画です。

自転車走行環境の整備は、ナビラインを暫定的に敷設することで、自動車、歩行者との整序化を図り、近年、増加傾向にある自転車による事故を減少させていきます。また、自転車の活用を促し、健康の維持・増進の効果も期待できます。

本区は、2012年11月に「セーフコミュニティ」の国際認証を日本では5番目、東京では初めて取得しました。「セーフコミュニティ」とは、世界保健機関(WHO)が推奨する、安全・安心なまちづくりの国際認証制度です。取り組みを始めた当時は、自転車による交通事故の割合が高まっていたことから、「自転車利用の安全対策委員会」を設置し、地域の方々との協働による様々な対策を実施してまいりました。その成果を、2017年の再認証現地審査で発表し、審査員から高い評価をいただきました。本年2月1日に、セーフコミュニティ国際認証を再び得て、安全・安心を追求する新たな5年間がスタートいたしました。これからも区民の皆様や関係機関と協働の輪を広げながら、けがや事故の予防に努めてまいります。

近年増加傾向にある交通事故は、安全・安心なまちづくりを推進するセーフコミュニティ活動の重要な課題の一つです。警視庁のデータでは、本区の特徴として、都内の交通事故総件数では23区中18番目、自転車事故数では23区中16番目で、23区の中では事故が少ない方ですが、総事故数に占める自転車の関与率は41%で、23区中6番目となっています。自転車事故を減らすことが区内の交通事故を減少させることにつながります。本計画は、2018年6月から10年の計画ですが、今後の都市計画や再開発の動きを踏まえ、前期5年を対象に詳細な整備計画を策定し、5年後に整備計画の見直しを図ってまいります。

最後となりますが、計画の策定にご尽力いただきました太田勝敏会長をはじめとする協議会の委員の皆様には、厚く御礼を申し上げますとともに、今後とも本区の自転車対策、安全・安心なまちづくりのため、一層のご理解、ご協力をお願いいたします。

本計画の着実な実施により、区内の交通事故を減少させると共に、より多くの方が健康の維持・増進のため積極的に自転車を活用されることを心から願っております。

2018年6月1日

豊島区長

高野之史

Contents

I 計画の経緯と目的	1
1. 計画策定の目的	2
2. 上位・関連計画について	3
3. 上位・関連計画における配慮点	12
II 自転車を取り巻く環境	13
1. 全国の動向	14
2. 豊島区の地域特性	17
3. 区に関わる自転車利用の状況	21
4. 自転車を取り巻く環境における配慮点	25
III 自転車利用アンケート	27
1. アンケート調査の概要	28
2. アンケート調査結果の整理	30
3. アンケート調査における配慮点	42
IV 走行環境整備の基本方針	43
1. 自転車走行環境整備の配慮点の整理	44
2. 整備の基本方針	45
V 整備対象路線の抽出	47
1. 整備対象路線の抽出の視点	48
2. 整備対象路線の設定	49
3. 計画対象路線の抽出結果	59
VI 整備形態の基本設定	65
1. 整備形態の基本的な考え方	66
2. 単路部での標準的な構造	71
3. 交差点部の構造	82
4. 特殊部での構造	88
VII 適正利用を促す環境構築	93
1. 適正な利用を促す環境整備	94
2. 現地での適正利用のルールの見える化	95
3. 適正利用のための周知啓発	97
VIII 着実な事業推進に向けて	101
1. 事業の推進体制について	102
2. 事業スケジュール	104

I 計画の経緯と目的



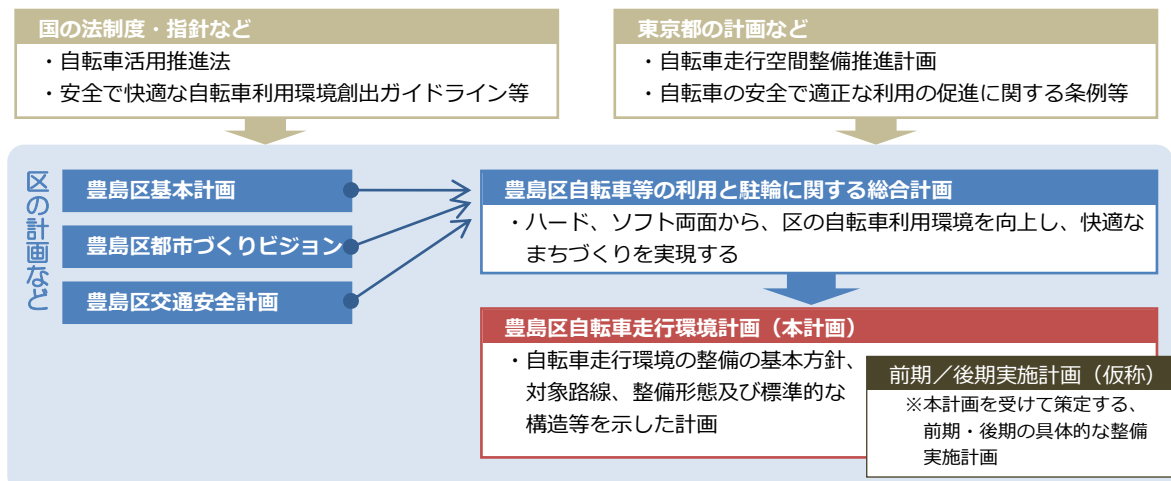
1. 計画策定の目的

①計画策定の目的

- 豊島区（以後、本区）では、自転車のもつ環境面や健康面での効果を活かし、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。
- 一方で、歩行者に配慮せず歩道を走行したり、進行方向が定められた車道を逆走するなど、一部の交通ルールを遵守しない不適切な自転車利用者が、自身のみならず、周りの歩行者等も危険にさらしてしまうなど、課題も見られるようになりました。
- そのため区では、平成 28 年度に「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、自転車総合計画）を策定し、車道を中心とした自転車走行空間の整備、自転車等駐車場（以後、駐輪場）の整備や、安全・安心を確保する適正な自転車利用の周知啓発等の取組を進めています。
- 本計画は、この自転車総合計画における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含めた、『自転車走行環境計画』（以後、本計画）として策定するものです。

②計画策定の経緯

- 自転車の活用推進は、平成 29 年 5 月に制定された「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。
- 国の法制度等の整備と共に、自転車利用の多様化が進む中で、本区においても自転車総合計画をその時々々の社会情勢に合わせて改訂し、環境整備に取り組んでいます。
- 自転車総合計画に基づき策定する本計画は、下記の自転車総合計画の上位・関連計画に準じて検討を進めるものです。



2. 上位・関連計画について

①国・都における自転車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（以後、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整備が進められています。
- また、このような国の動きや、東京オリンピック・パラリンピック競技大会の開催を見据え、東京都では平成 24 年に策定した「自転車走行空間整備推進計画」等の計画に基づき、都道等での整備を進めています。
- 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。

A：自転車活用推進法

【施行日】 平成 29 年 5 月

【ねらい】 環境負荷が少なく、災害時に機動的であり、健康面での効果も期待される「自転車」の活用を推進するための法律。

【記載事項】 ○目的（第 1 条）及び基本理念（第 2 条）

○国、地方公共団体、事業者、国民の責務（第 3 条～第 6 条）

○関係者の連携及び協力（第 7 条）

○自転車の活用の推進に関する基本方針（第 8 条。下記 15 項目による）

○自転車活用推進計画

（第 9 条(国)、第 10 条(都道府県)、第 11 条(市町村特別区含む)）

○自転車活用推進本部の設置（第 12 条、第 13 条）

※以後、雑則など

◆自転車の活用の推進に関する基本方針

- 一 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、自転車専用車両通行帯等の整備
- 二 路外駐車場の整備及び時間制限駐車区間の指定の見直し
- 三 自転車を賃貸する事業者の利用者の利便の増進に資する施設の整備
- 四 自転車競技のための施設の整備
- 五 高い安全性を備えた良質な自転車の供給体制の整備
- 六 自転車の安全な利用に寄与する人材の育成及び資質の向上
- 七 情報通信技術等の活用による自転車の管理の適正化
- 八 自転車の利用者に対する交通安全に係る教育及び啓発
- 九 自転車の活用による国民の健康の保持増進
- 十 学校教育等における自転車の活用による青少年の体力の向上
- 十一 自転車と公共交通機関との連携の促進
- 十二 災害時における自転車の有効活用に資する体制の整備
- 十三 自転車を活用した国際交流の促進
- 十四 自転車を活用した取組であって、国内外からの観光旅客の来訪の促進、観光地の魅力の増進その他の地域の活性化に資するものに対する支援
- 十五 前各号に掲げるもののほか、自転車の活用の推進に関し特に必要と認められる施策

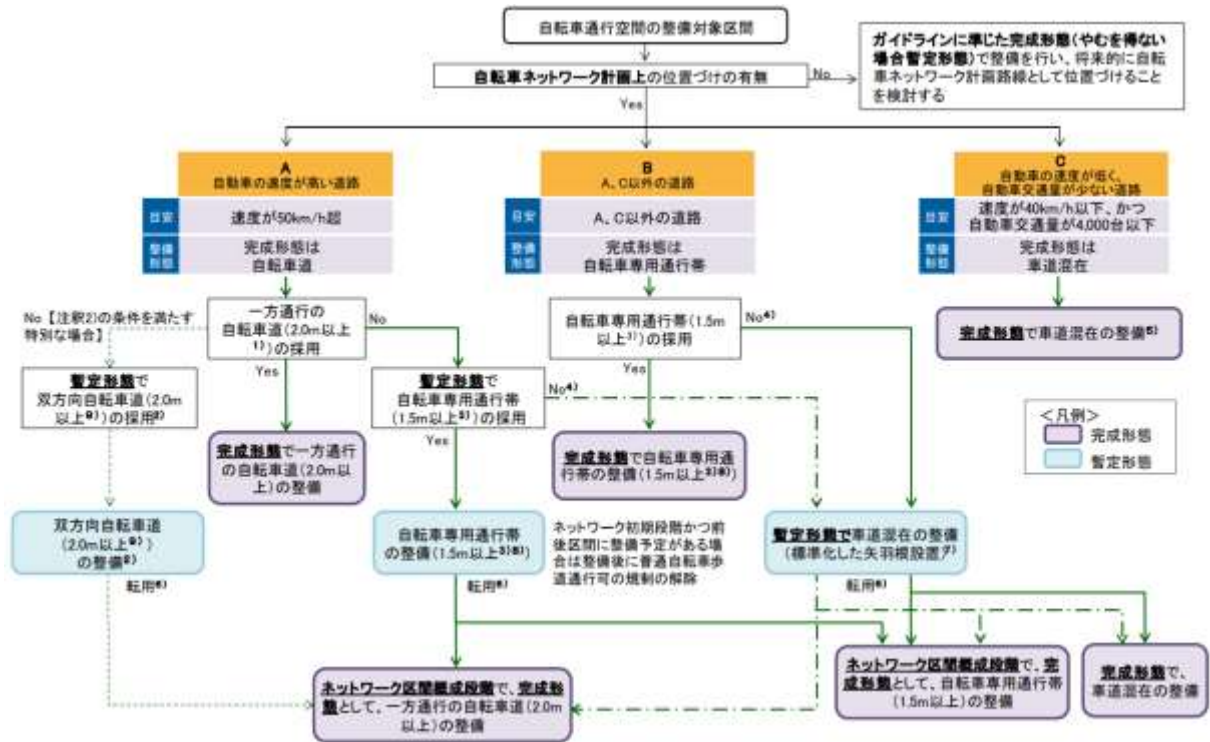
B：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン

【施行日】 (第1期) 平成24年11月策定 → (第2期) 平成28年7月改訂

【ねらい】 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に、自転車利用環境の創出の指針をガイドラインとして示すもの。

【記載事項】 ○交通状況を踏まえた整備形態の選定の考え方
○自転車利用環境の基本的な整備形態
○適正利用に向けた周知啓発の方法 …など

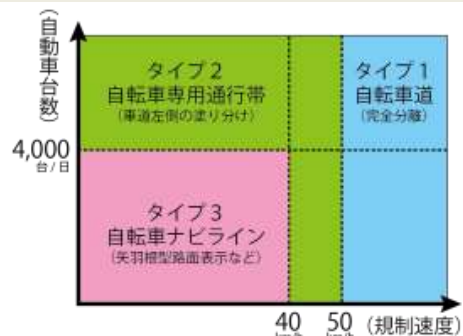
■ガイドラインでの「整備形態選定フロー」



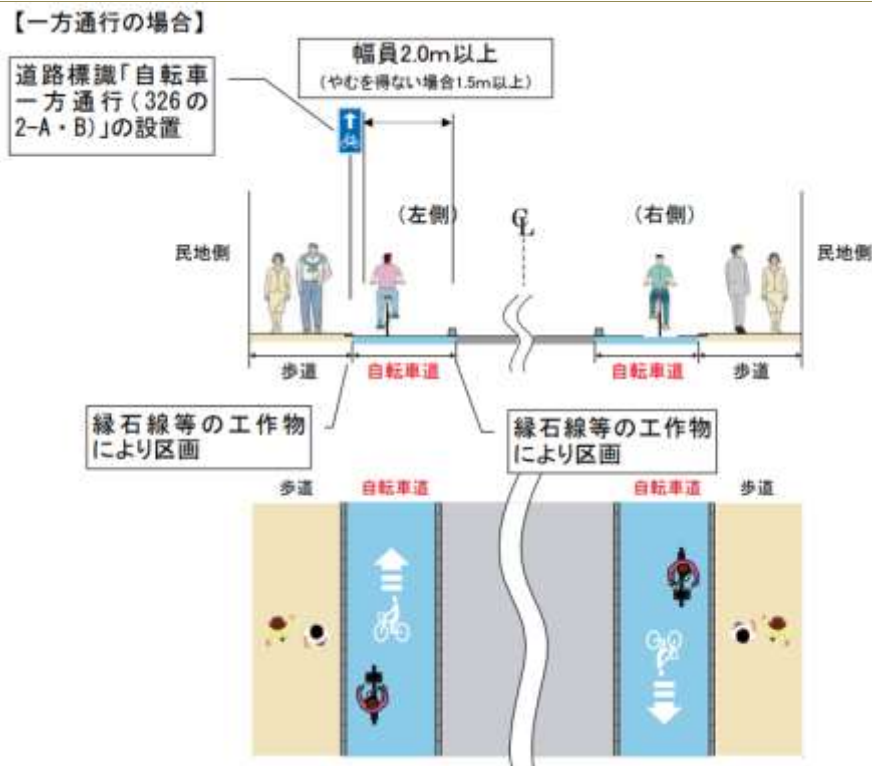
1) 自転車道の幅員は2.0m以上とするが、双方向の自転車道については、自転車相互のすれ違いの安全性を勘案し、2.0mよりも余裕をもった幅員構成とすることが望ましい。
 2) 双方向の自転車道が採用できる条件は次の全ての条件を満たすこと。①一定の区間長で連続性が確保されていること。②区間前後・内に双方向自転車道が交差しないこと。③区間内の接続道路が既定の自転車道の連続性・安全性が確保できること。④ネットワーク区間構成段階で一方通行の規制をかけることができること。
 3) 自転車専用通行帯の幅員は1.5m以上とするが、やむを得ない場合(交差点部の右折車線設置箇所など、区間の一部において空間的制約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

▼コラム：国ガイドライン「自転車通行空間の整備形態」の選定イメージ

- ・上記フローでの理想的な整備形態を簡潔に整理すると右図の通り。
- ・整備計画は「理想形」として、自転車道、自転車専用通行帯、車道混在の整備が位置付けられる。
- ・なお、理想形での整備が困難な場合、「暫定形」での整備を認めるしくみとなっている。



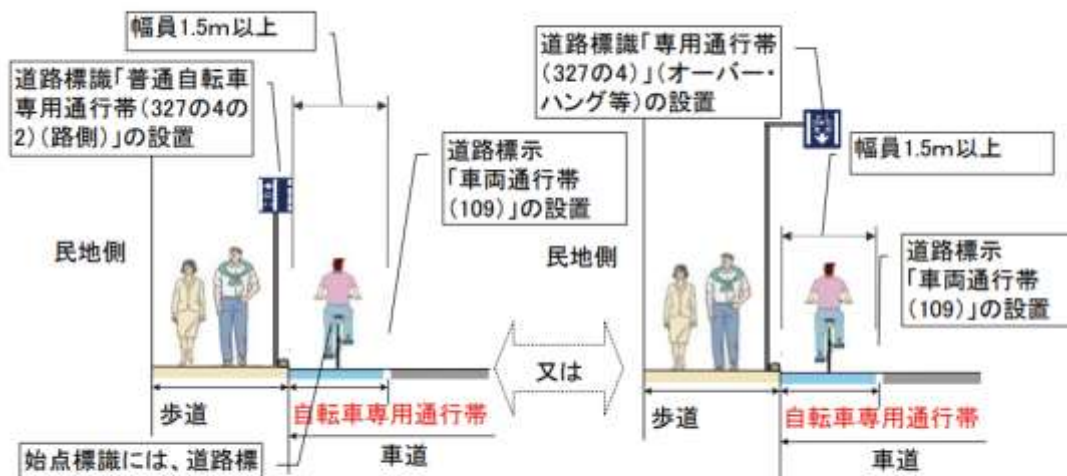
■ 自転車道の標準的な整備形態（一方通行の場合）



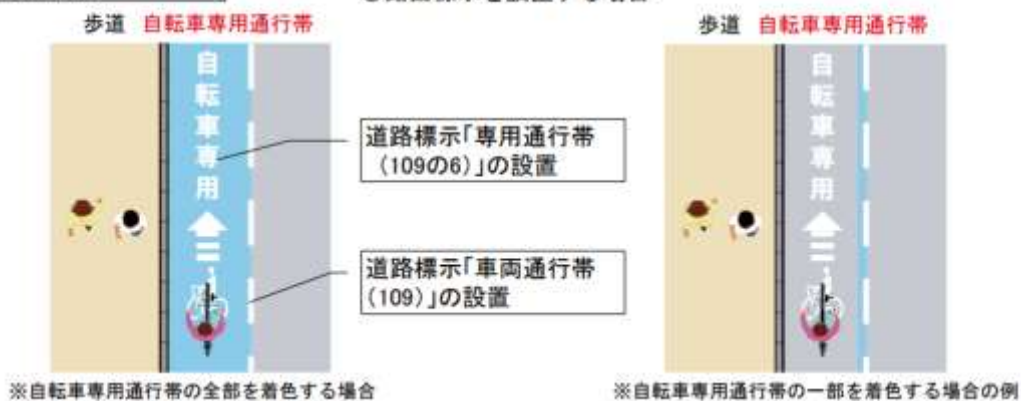
■ 自転車専用通行帯の標準的な整備形態（歩道がある区間）

○路側標識を設置する場合

○架空標識を設置する場合

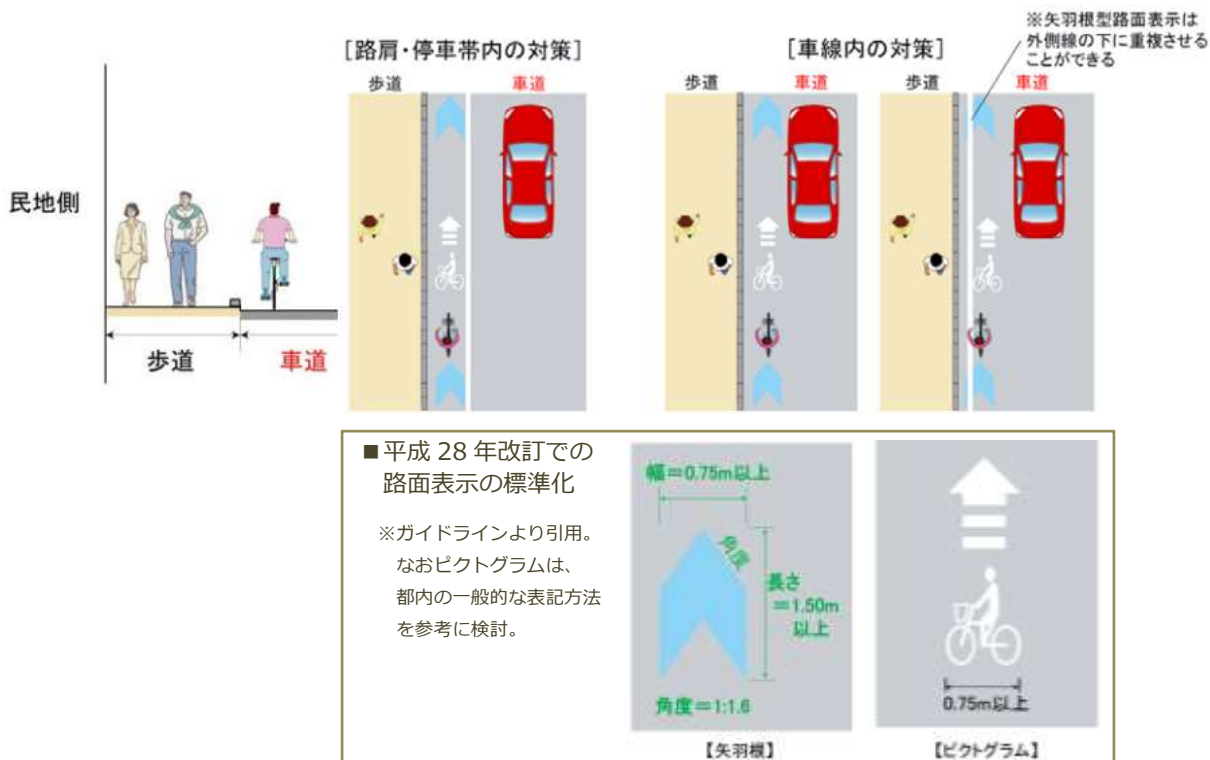


○路面標示を設置する場合



■ 自転車ナビラインの標準的な整備形態（車道混在型：歩道のある道路の場合）

【歩道のある道路】



▼コラム：各整備形態の特徴について

- ・ガイドラインに定める自転車走行環境の理想的な3つの整備形態は、それぞれ構造分離や交通規制等による違いがあります。
- ・「1：自転車道」「2：自転車専用通行帯」は、交通規制に準じて必要な幅員が定められており、道路構造的な制約が発生します。

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、縁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)

C：東京都自転車走行空間整備推進計画

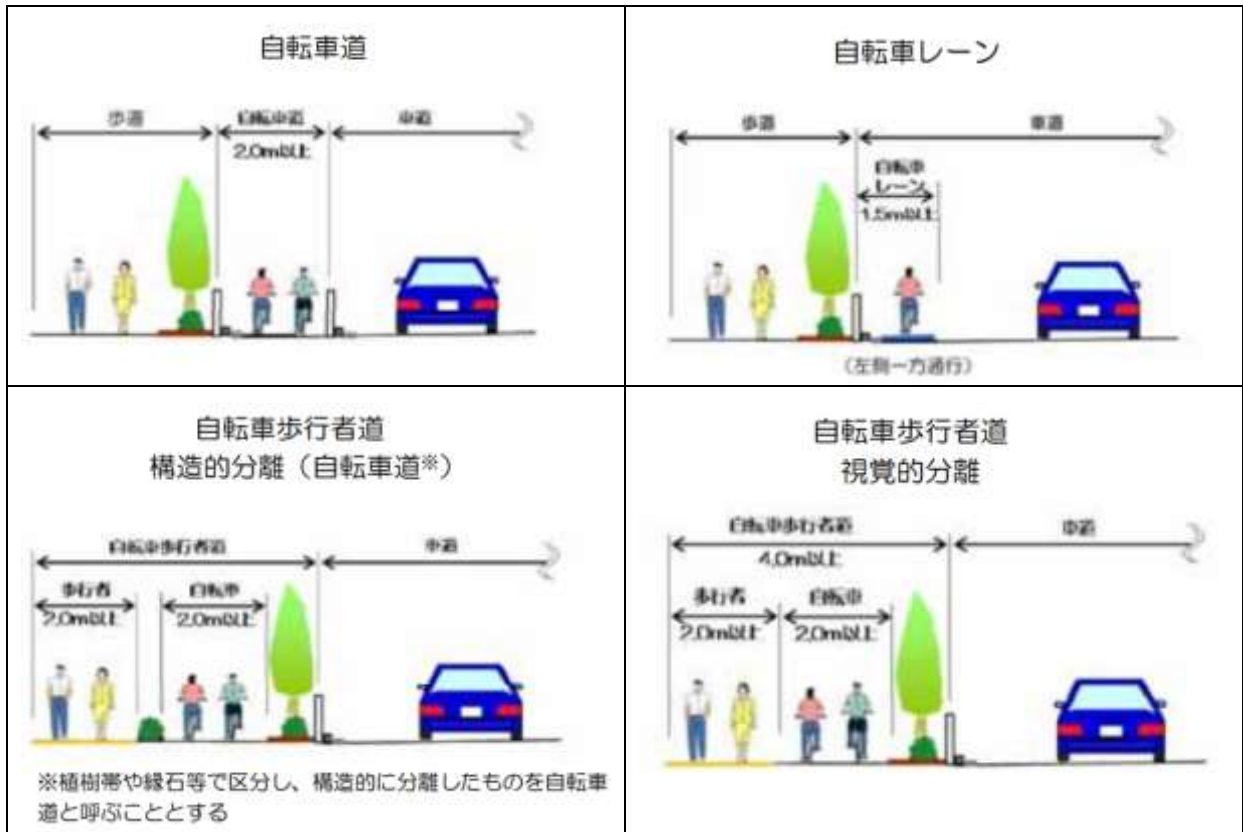
【施行日】 平成 24 年 10 月策定

【ねらい】 歩行者、自転車、自動車それぞれの安全・安心を確保しながら、自転車走行空間を整備することへのニーズに対応した、自転車走行空間の整備を推進するための計画。

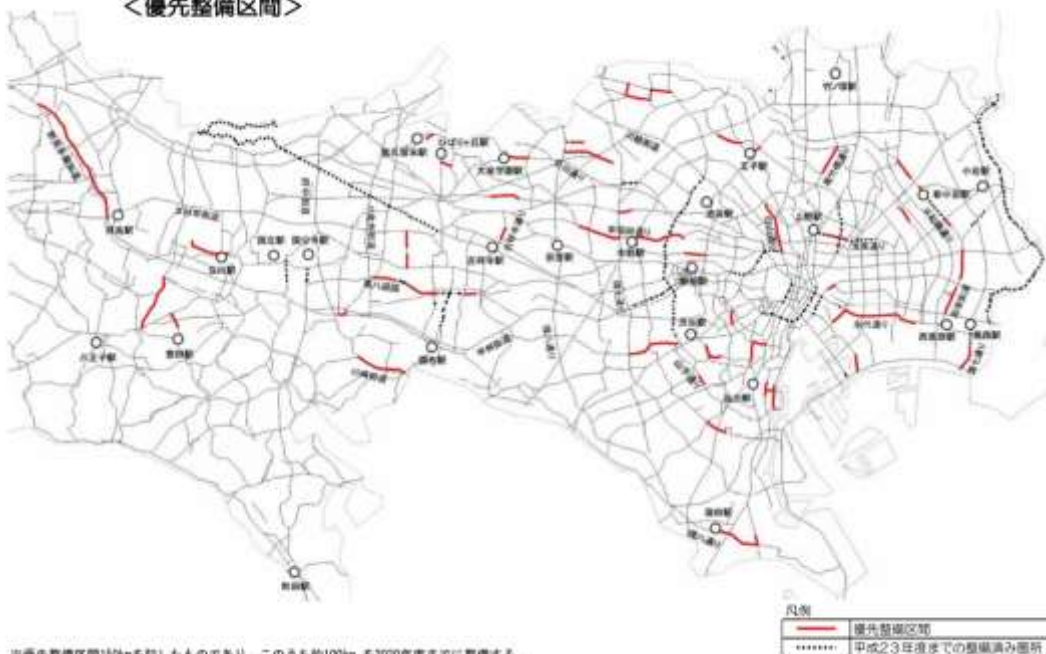
【記載事項】 ○整備手法の選定（下図イメージ図）

○優先整備区間選定の4つの視点

○平成 32 年度までの整備計画（約 100km の整備を目標） …など



<優先整備区間>



②区における自転車関連計画等について

A：豊島区基本計画 2016-2025

- 【施行日】 平成 28 年 3 月策定
- 【ねらい】 「未来へ ひびきあう 人 まち・としま／国際アート・カルチャー都市」を目標像に掲げ、福祉、教育、安全・安心等をキーワードに、持続的に発展しつづけるまちの実現を目指す総合計画。
- 【記載事項】 政策 6-3 魅力を支える交通環境づくりー施策 6-3-3 自転車利用環境の充実の中で、東京オリンピック・パラリンピックの開催に向けた、安全で快適な自転車走行環境の整備を明記。



B：豊島区観光振興プラン

- 【施行日】 平成 26 年 3 月策定
- 【ねらい】 国際観光都市として、来街者増を図るため、豊島区独自の魅力を最大限に活かしたオンリーワンのまちづくりを目標とし、隠れた資源の発掘や新たな魅力の創出により、新しい豊島区へステップアップしていくことを目指す計画。
- 【記載事項】
- 豊島区は観光地というより、買い物に便利なまちとして捉えています。そのため、買い物客もまちを楽しむ観光客として認識し、買い物をしながらまち歩きが楽しめるような観光まちづくりを推進する必要があります。
 - 様々な目的で訪れる観光客が豊島区を存分に楽しめるよう、新たな豊島区の魅力や観光資源を発掘すると共に、それらを活用した回遊ルートの設定と、にぎわいの創出を推進します。
 - 観光振興を効果的、継続的に進める多様な主体との協働とマネジメントシステムの構築に取り組むと共に、豊島区を訪れる人々が快適に過ごせるような都市基盤整備を進めます。

C：池袋駅周辺地域基盤整備方針

【施行日】 平成 29 年 5 月 中間報告 → 平成 30 年 5 月策定予定

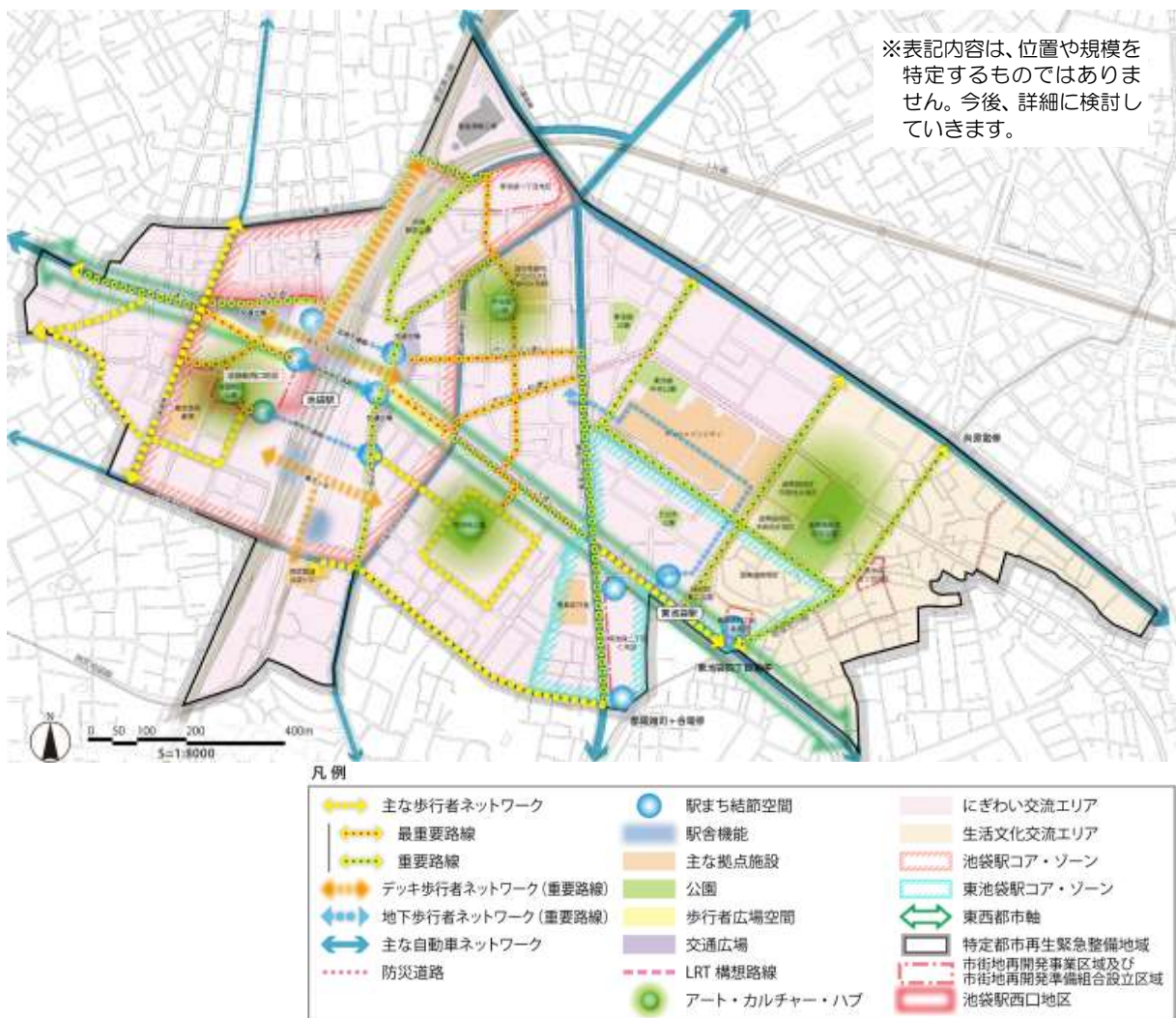
【ねらい】 池袋駅周辺地域まちづくりガイドラインに示す、公民が連携した池袋駅周辺地域の都市再生を展開するために必要となる都市基盤のあり方や整備方策等を示すもの。公民の関係者間で都市基盤の将来像を共有することにより、都市再生事業の進捗に併せた都市基盤の再編、拡充整備を進め、都市機能の更新を図る。

【記載事項】 ■目標

- “各交通モードの体系的な道路ネットワークの形成”による自動車・自転車流動の整序化
- 周辺都市開発に併せた駐車場・駐輪場の整備により駐車・駐輪施設を適正に配置

■方針と取組

- 自転車ネットワーク及び利用環境に応じた自転車走行空間の整備
- 東西連絡通路（北デッキ・南デッキ）整備に併せ、WE ロードを活用した東西横断動線の強化
- 自転車駐車場やシェアサイクル機能を有する“アート・カルチャー・ハブ”や“アート・カルチャー・スポット”の整備
- 周辺都市開発と連携した自転車駐車場の整備



【出典】 第6回池袋駅周辺地域再生委員会資料「池袋駅周辺地域基盤整備方針（案）」より

D：第二次豊島区自転車等の利用と駐輪に関する総合計画

【施行日】 平成28年4月策定

【ねらい】 自転車等の利用に伴う諸問題を明らかにし、その適切な利用と放置対策・自転車駐車場整備の方向性を示すことで、ハード・ソフトの両面から関連施策を推進し、快適なまちづくりの実現に資することを目的とした計画。

【記載事項】 ○東京オリンピック・パラリンピックの開催を見据え、多様化する自転車利用者需要を想定し、自転車走行空間の整備やシェアサイクル、再生自転車の活用を通じて、「自転車利活用の総合的な推進」を図る。

○区は、国や都そして近隣自治体と協力しつつより自転車の活用を推進し、歩行者の安全が確保された道路空間の整備に努める。

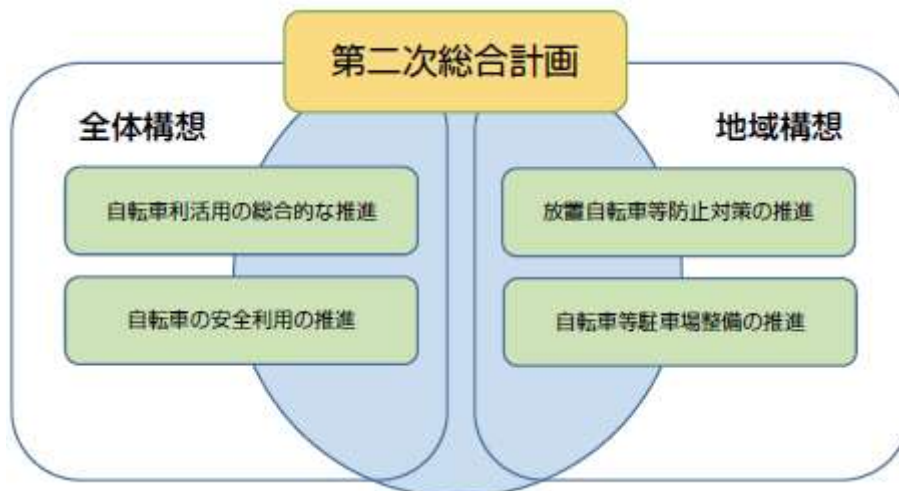
○車道の通行を基本に、区の道路事情に応じた自転車走行空間の確保を目指す。

○東京の自転車利用の特徴を踏まえ、国、都、区等と連携し、国道、都道、区道等の自転車走行空間を連続させるべく、新たに自転車ネットワーク計画を策定する。

○連続した安全で快適な自転車走行空間の確保のため、国や都の施策動向に対応していくものとする。

○道路空間が狭く歩行者や自転車のための通行空間整備が困難な場合は、地元住民や利用者の意見を踏まえながら、自転車走行空間の確保を目指す。また、自転車を降りて押すことの推進等、道路空間のゆすりあい利用について地域と連携したマナーの向上活動を行い、自転車利用環境の向上を目指す。

○自転車の走行空間と駐車車両の占める空間は競合するため、物流における荷捌きや、バスやタクシー等の公共交通機関の乗降等を踏まえつつ、警察と地域が一体となって違法駐車を抑制するための取組を実施することで自転車走行環境の確保を目指す。



E：板橋区・豊島区自転車利用環境整備基本計画

【施行日】 平成 12 年度策定

【ねらい】 板橋・豊島両区が、平成 11 年 12 月 9 日、建設省（現 国土交通省）の自転車利用環境整備モデル都市に指定されたことを受け、今後都市における日常的な交通手段として、自転車の利用促進を図るため、自転車が快適かつ安全に走行できる空間の整備に向けた基本計画。

【記載事項】 ○車道及び歩道から独立した自転車走行空間を整備することによって、歩行者と自転車・自動車利用者の分離による安全性・快適性の向上を図る。

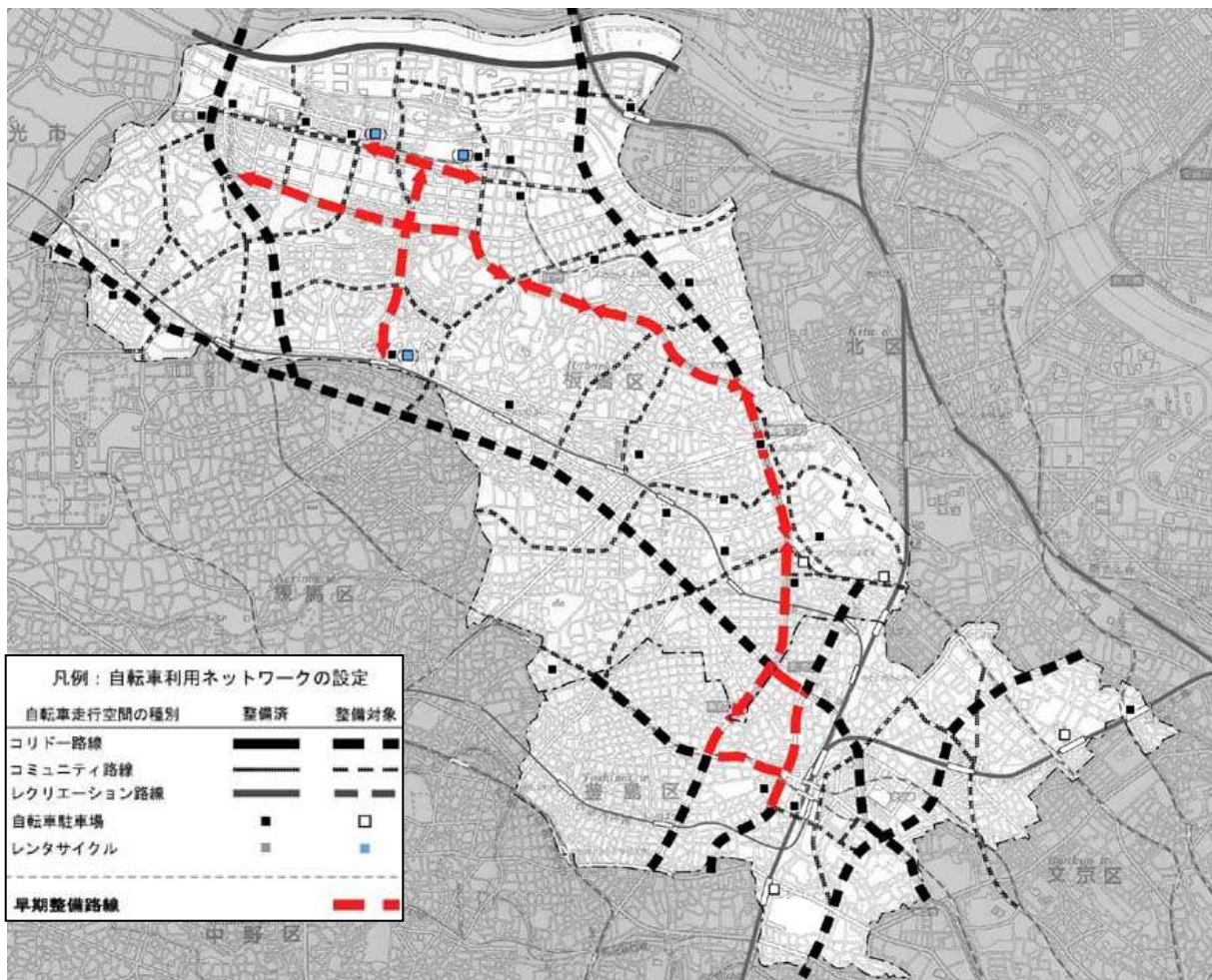
○自転車走行空間をまちの景観を構成する重要な要素の一つとして捉え、沿道空間と一体となった魅力あられる自転車走行空間の形成を図る。

○ネットワーク性の確保に重点をおき、道路の横断構成の変化に柔軟に対応して、連続した自転車走行空間の確保を図る。



歩道上分離型の整備イメージ
(代表イメージ)

■自転車ネットワークの設定（自転車駐車場含む）



3. 上位・関連計画における配慮点

- 自転車走行環境の整備については、全国共通の構造や交通規制、交通ルールを基本として、国の見据える自転車利用環境の創出に繋がるよう、整合を図る必要があります。
- 東京都においても自転車の多様化と事故の多発を受けて、既に一部の都道では自転車走行環境の整備が進められており、区でもこれらとの整合を図ることも必要となります。
- また、全国的にも有数の商業、業務集積地である池袋駅周辺では、今後の再開発を契機にまちづくりが進んでいきます。
- これらの計画と整合を図りながら、区民や来街者にとって安全・安心な自転車走行環境をつくり、繁華街を楽しむ歩行者と共存できるまちの実現が期待されます。

配慮点① 国の見据える自転車利用環境整備との整合

- 全国的な自転車利用の増加、多様化と、それに伴う自転車関連事故の発生を受けて、国では自転車の利用環境を改善するための法制度、計画等を策定しています。
- この中で、自転車の走行環境整備に関しては、平成 24 年に利用環境ガイドラインが示され、平成 28 年には車道通行を原則とした改訂が行われています。
- 本区においても、国の法制度や計画、指針を踏まえながら、区の状況にあった整備を進めていくことが必要です。

配慮点② 都の自転車走行環境整備の方向性との整合

- 東京都では、平成 32 年度までに約 100km の自転車走行環境の整備を目指し、整備が進められています。
- 区内では、既に整備された区間（主に、歩道内での自転車の通行場所を整備）を中心に、整備が進められているほか、今後の都市計画道路整備の中でも、自転車の通行場所が確保される予定となっています。
- 都の既存整備及び今後整備が進む区間との連続性に配慮しながらも、国のガイドラインを踏まえた整備形態での、連携した整備を進めることが必要です。

配慮点③ 池袋駅周辺でのまちづくりと連動した整備の推進

- 池袋駅周辺では、今後、再開発を伴う駅周辺のまちづくりが進みます。
- この計画の中では、繁華街に集まる歩行者が安全・安心に通行できることを前提として、車両である自転車、自動車の適切な通行を確保するための検討が進められています。
- 本計画は、既存道路を中心とした自転車ネットワークの整備を図りますが、池袋駅周辺など、今後、別計画が進む地域に関して、別計画と連動し、自転車が安全・安心に走行できる環境の確保を促していくことが必要です。

Ⅱ 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

- 道路交通法、道路構造令、標識令*等の、自転車走行環境整備に関する法制度は、自転車道、自転車専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 年頃まで、その状況が継続し現在に至っています。
※正式名称：道路標識、区画線及び道路標示に関する命令
- 平成 28 年の国ガイドラインの改訂を受けて、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制を追加	・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

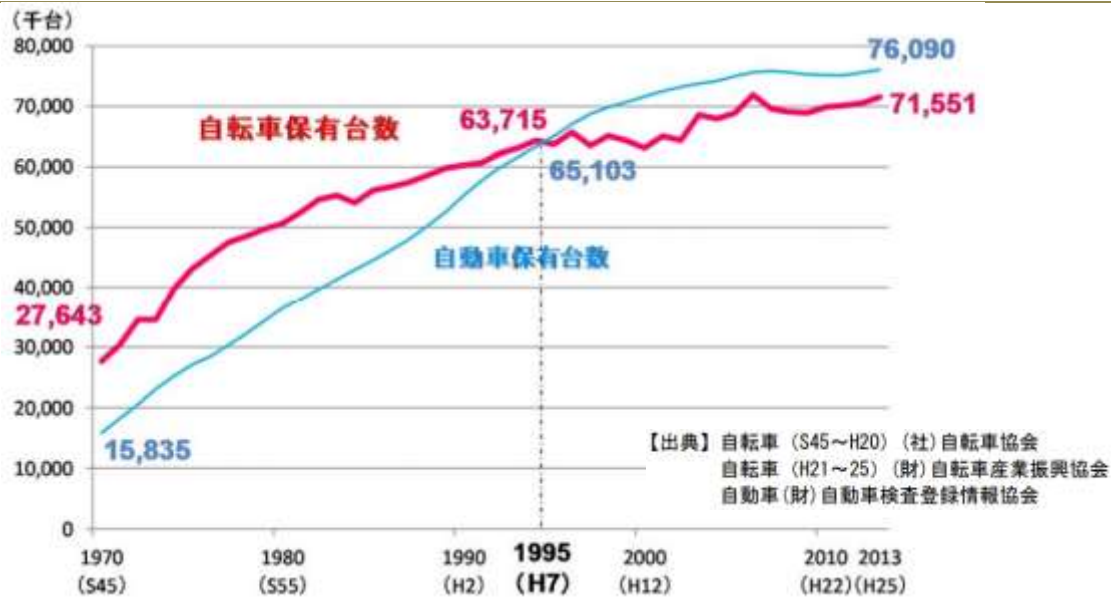
※以後 30 年間、自転車に関する法制度等の規定は変化なし

H19	警察庁通達	・「自転車の交通秩序化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、標識設置時等）	・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	・「自転車は車両」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 ・車道混在（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） ・自転車道を含む一方通行化を基本

②全国的な自転車利用の多様化

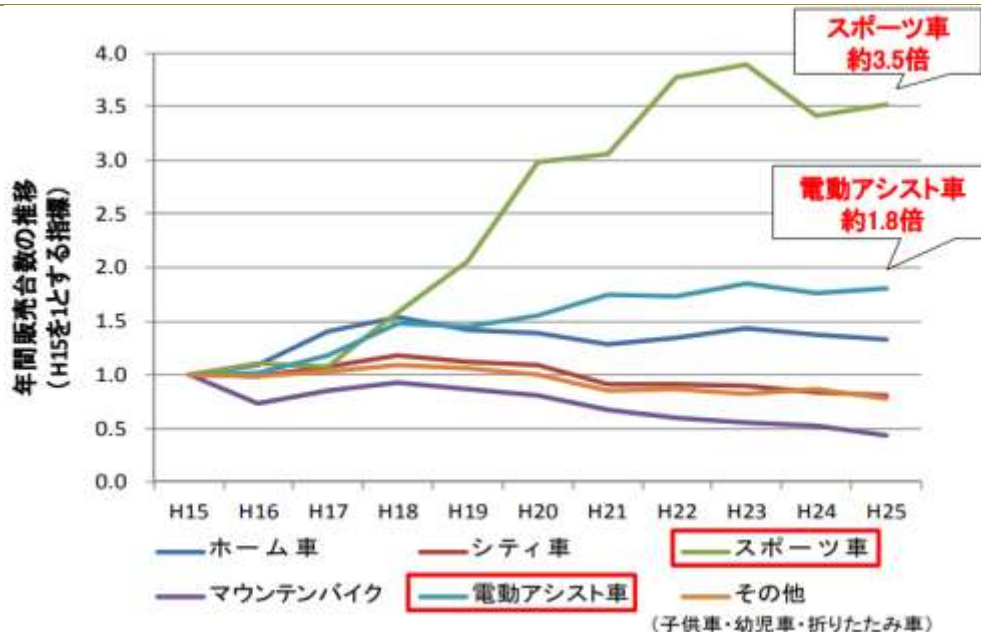
- 自転車のもつ健康づくり、環境にやさしい交通などのメリットが見直され、自転車の保有台数は年々増加しています。
- また、近年では電動アシスト付き自転車、スポーツ車の普及が進む中で、高齢者のお出かけや、幼児を乗せた送迎、サイクリススポーツ、自転車通勤など、自転車を利用する人、場面が多様化しています。
- 自転車を運転している人の身体能力、利用する場面が異なる中で、それぞれの能力、場面にあった安全、快適に走行できる環境づくりが求められます。

■全国の自転車保有台数の推移（国土交通省公表資料より（H27））



※自転車保有台数は標本調査による推計値。自動車保有台数は二輪車を除く、各年3月の登録台数。

■自転車店1店舗あたりの車種別販売台数（国土交通省公表資料より（H27））

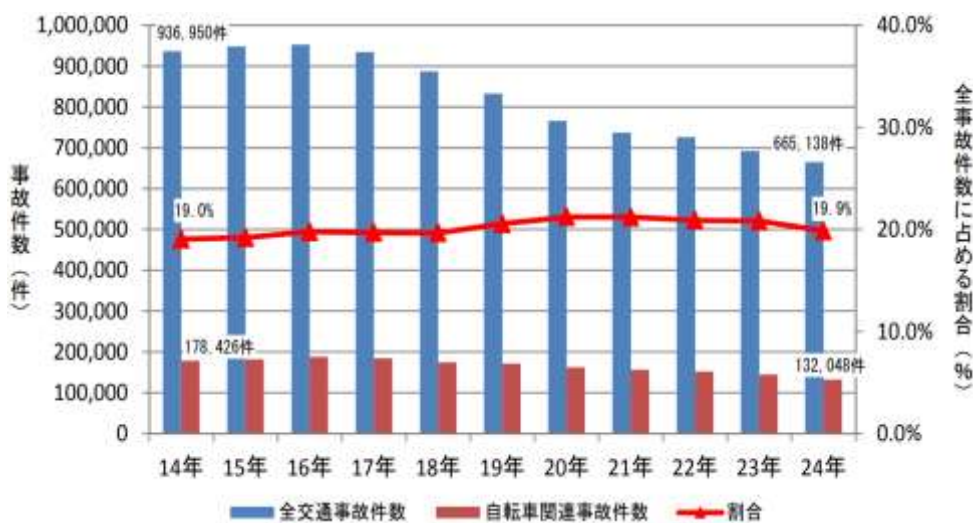


【出典】（財）自転車産業振興協会 自転車国内販売動向調査

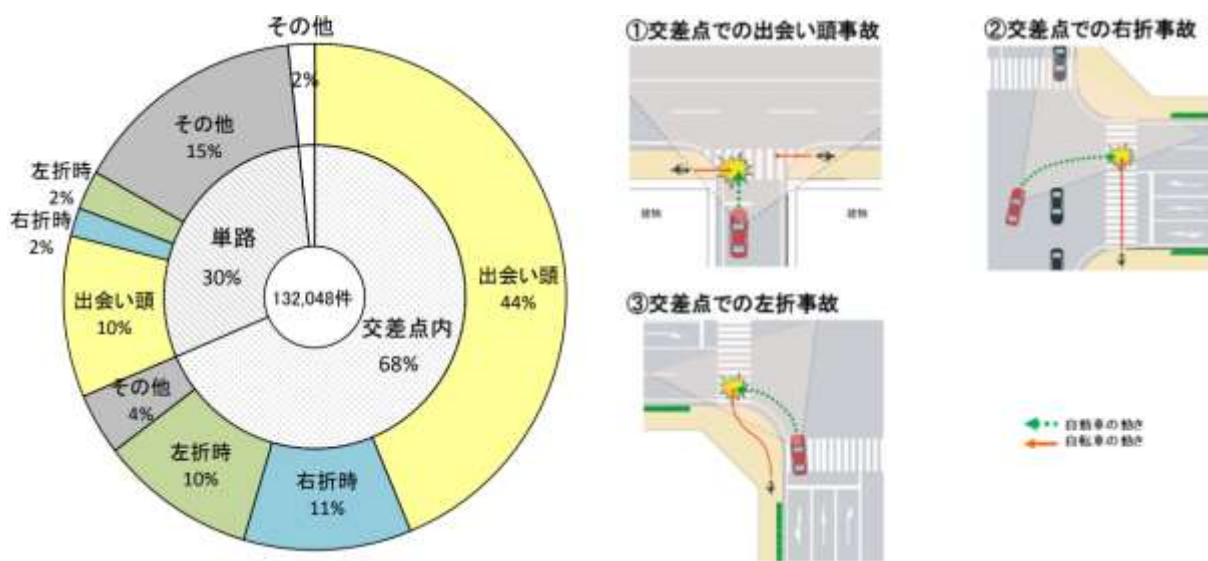
③自転車関連事故の発生

- 全国的な自転車の普及、利用者の増加に伴い、自転車関連事故の発生が懸念されています。
- 全国の自転車関連事故の件数は、全体的には減少傾向にあるものの、全事故の減少傾向の大きさに比べると自転車事故の減少幅は少なく、全事故に占める割合は微増傾向にあります。
- 国土交通省公表資料では、自転車関連事故件数の約7割が交差点で発生しており、とくに出会い頭、右左折時等での自動車と横断歩道を渡る自転車との事故が多いと分析されています。
- 自転車が安全に走行できる環境づくりが求められます。

■全国の自転車関連事故件数の推移（国土交通省公表資料より（H27））



■交差点部、単路部での自転車関連事故の形態（国土交通省公表資料より（H27））



【出典】ITARDA 交通事故統計データ

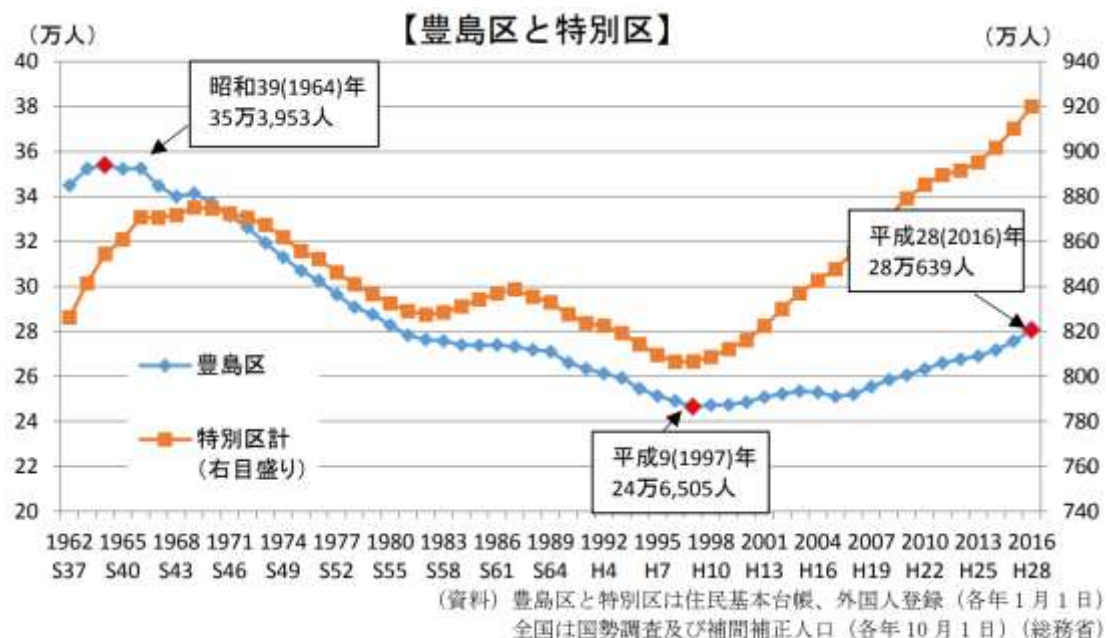
2. 豊島区の地域特性

①自転車の出発地となる居住の状況

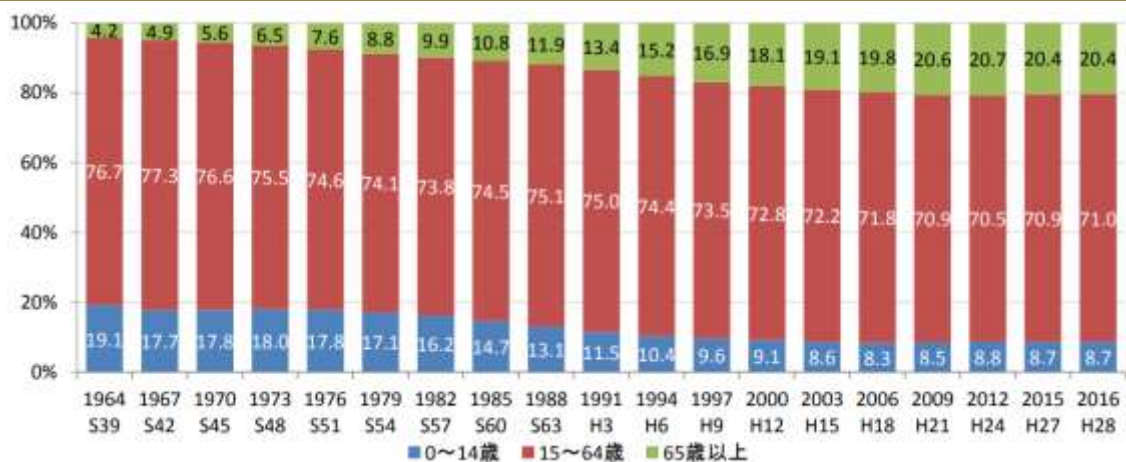
A：人口と年齢層別比率の推移

- 自転車は自宅を出発地とする利用が基本であり、人口の増減と共に自転車利用も増減すると考えられます。本区の人口については、近年増加傾向を示しており、今後も当面は人口増加が続くと予想されています。（豊島区人口ビジョンより）
- 年齢層別にみると、高齢者が全体の約 20%を占めており、今後も高齢化が進むと予想されています。人口増加や年齢層の変化を見据えた走行環境整備が求められます。
- また、区内には全人口 28.7 万人のうち約 10%にあたる 2.9 万人（平成 30 年 1 月時点）の外国人が暮らしており、外国人居住者の自転車利用への配慮も必要です。

■ 豊島区と特別区の人口推移（H28 豊島区人口ビジョンより）



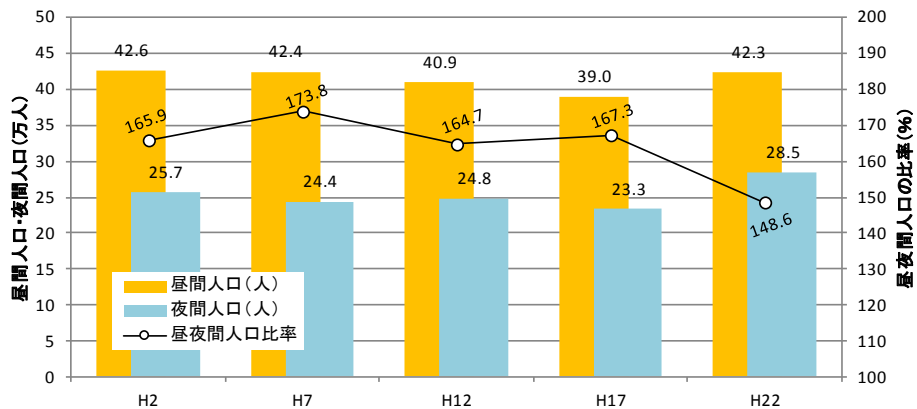
■ 年齢層別の人口比率（H28 豊島区人口ビジョンより）



B：昼夜間人口の推移

- 通勤・通学者等を含めた昼間人口については、平成 17 年頃まで減少傾向にあります。平成 22 年には増加傾向に転じ、昼夜共に人口増加が進んでいる状況です。
- 昼間人口の増加は、自転車通勤・通学者の増加に繋がるほか、近年隣接区での導入が進むシェアサイクル（貸出型の共有自転車サービス）による業務活動、休憩時の活動等での自転車利用者の誘発が想定されます。

■ 国勢調査での昼夜間人口の推移



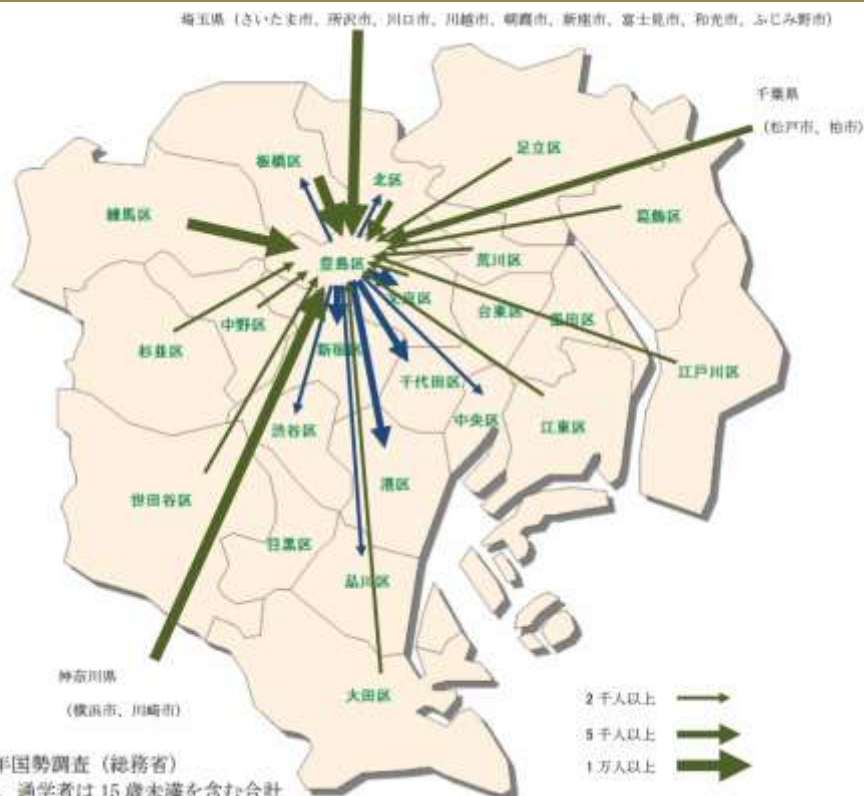
C：流出・流入の状況

- 通勤・通学者の流入流出の状況では、池袋駅等の拠点をもつ区から、区外からの流入が多く発生しています。とくに通勤での流入が多く、練馬区、板橋区等近隣区からの流入も見られます。

	通勤者	通学者	総数
流入	166,531	44,033	210,564
流出	62,784	9,463	72,247

※H22国勢調査より
※単位：人

■ 国勢調査での通勤・通学者の流入・流出状況



(資料) 平成 22 (2010) 年国勢調査 (総務省)
(注) 通勤者は 15 歳以上、通学者は 15 歳未満を含む合計

②自転車の目的地となる施設の分布

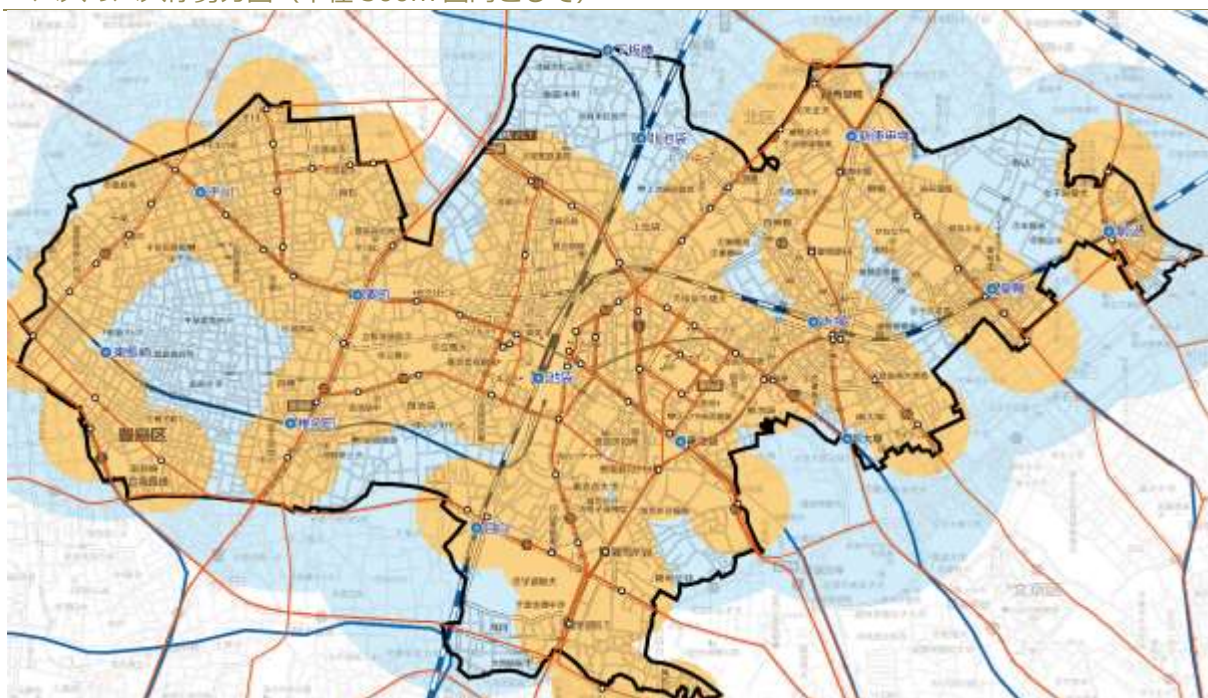
A：鉄道駅・バス停の施設の分布

- 豊島区は、池袋駅を中心に区内を縦横断するように鉄道路線が整備され、多くの鉄道駅が立地しています。鉄道系から半径 1km に区内のほぼ全域が含まれており、自転車を利用すれば最寄り駅に 5 分程度でアクセスできる状況です。
- バス路線は、一部狭い道路（トキワ荘通り等）も含めて連続性のある道路を經由していますが、概ね鉄道駅の勢力圏と重複しています。

■ 鉄道駅の駅勢力圏（半径 1km 圏内として）



■ バスのバス停勢力圏（半径 300m 圏内として）



B：観光資源

- 本区は、池袋駅周辺の繁華街や、巣鴨駅に隣接する商店街等の全国的に著名な集客地を始め、以下の箇所に観光資源が立地しています。駅から若干離れた場所も多くみられます。
- 今後、東京オリンピック・パラリンピックの開催と共に、外国人観光客を含め、国内外から来街者の増加が期待される中で、自転車を活用する場面も増えると考えられます。



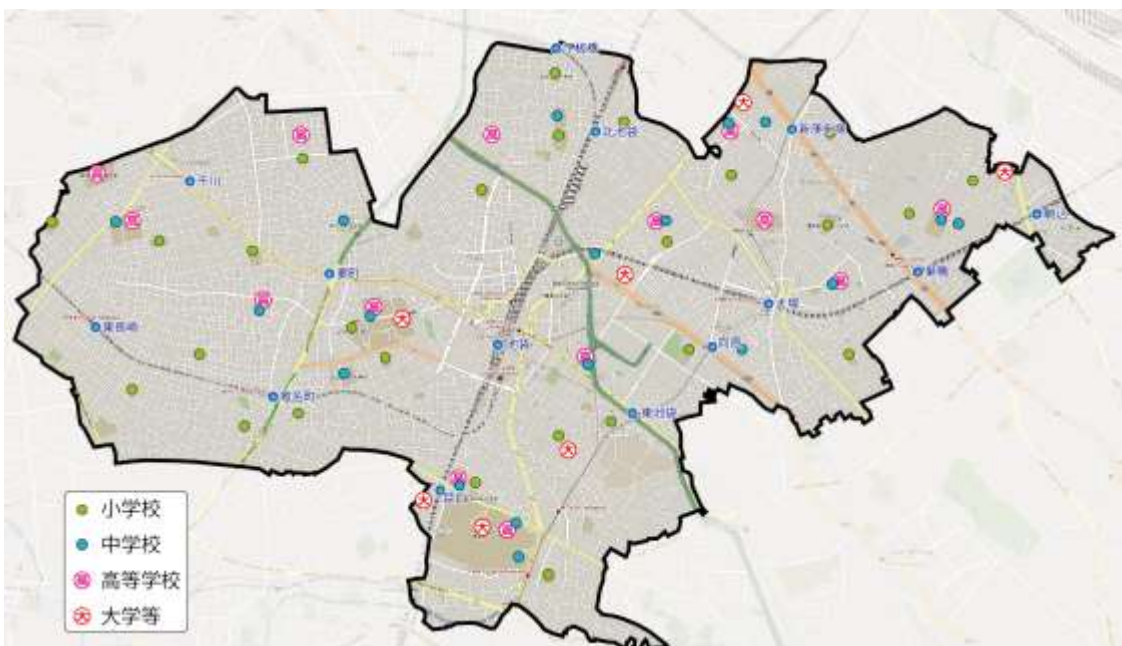
トキワ荘の再現プロジェクト

・南長崎花咲公園内に、トキワ荘の再現を図るプロジェクト。



C：教育機関の立地状況（小学校、中学校、高校、大学等）

- 小学校、中学校については、徒歩での通学を基本として、区内各所に点在しています。
- 高校、大学は、駅近くの施設、駅から離れた施設など多様であり、駅から離れた学校では自転車通学が認められる学校もあります。



3. 区に関わる自転車利用の状況

①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、最新の関東都市圏パーソントリップ調査(H20年実施。以後、PT調査)より、区内での自転車を利用した移動を整理します。
- PT調査は、調査対象世帯の平日1日の行動を精緻に把握するものであり、出発地から目的地までの移動(自宅から会社まで等)を“トリップ”として、移動の目的、交通手段、交通時間等を把握する調査です。
(約1,600万世帯中約140万世帯を抽出、約34万世帯票を回収(有効回答率約24%))



A: 自転車の利用

- 区内を出発地もしくは目的地とするトリップ(両方とも区内の場合も含む。以後、区関連トリップ)のうち、帰宅行動を除く移動について、代表交通手段*による交通手段の分担状況を整理すると、1日約99.7万トリップ中、自転車は約8.2万トリップ(全体の8.3%)を占めています。
*代表交通手段：一回の移動の中でいくつかの交通手段を乗り換えた場合の、主な交通手段をいう。
例えば、自宅から自転車で駅に行き、鉄道で勤務先までいく場合、「鉄道」が代表交通手段となる。
- この8.2万トリップの目的別の内訳(右図)では、2.0万トリップ(全体の24.6%)が買い物利用となっており、次いで勤務先、その他私用となっています。
- 自転車は、買い物、通勤等に利用されている状況です。

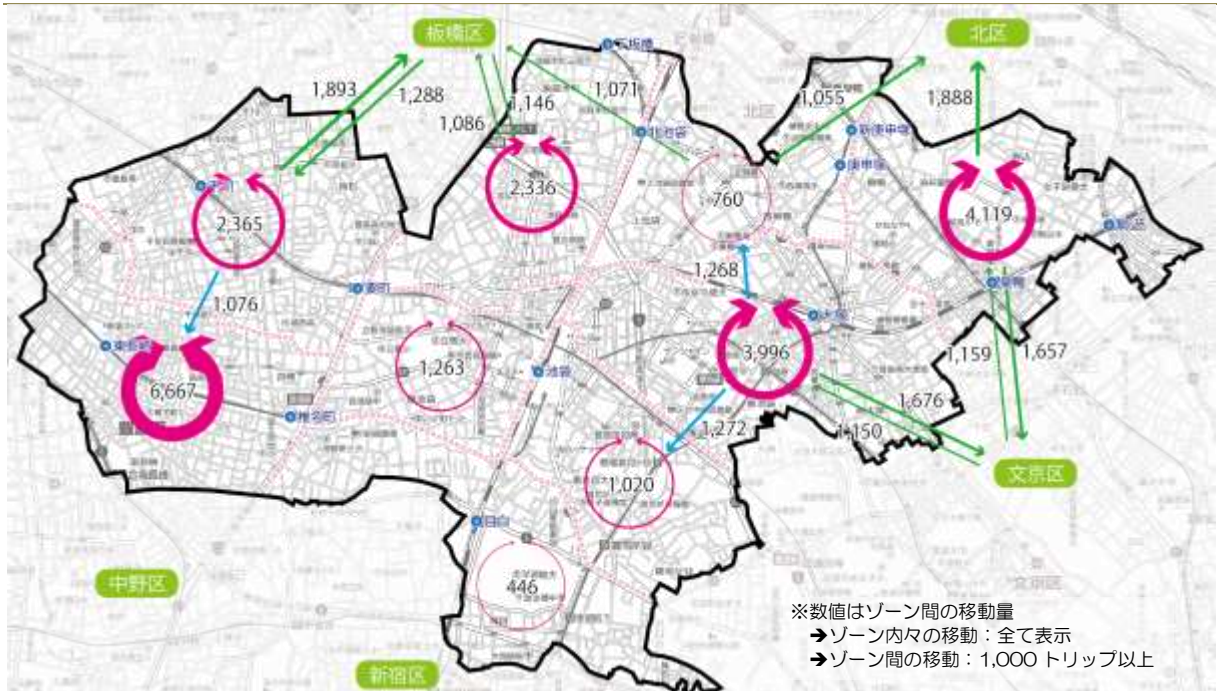
■豊島区を出発・到着する移動の交通手段と自転車利用の目的 (H20パーソントリップ調査より。帰宅除く)

【区内移動での交通手段の分担】			【自転車の利用目的】	
代表交通手段	交通手段別のトリップ		発目的	自転車トリップ
鉄道・地下鉄	609,599	61.1%	買い物へ	20,269
徒歩	163,860	16.4%	勤務先へ	18,831
自転車	82,386	8.3%	その他私用	12,025
乗用車	39,662	4.0%	食事等へ	7,880
バス・都電	30,155	3.0%	通学先へ	5,672
貨物自動車	17,857	1.8%	送迎	4,612
タクシー	8,658	0.9%	他業務へ	3,676
原付	6,655	0.7%	通院	3,540
軽乗用車	6,098	0.6%	打合せ等	1,944
バイク	5,148	0.5%	販売等	1,553
自家用バス	2,363	0.2%	作業へ	1,011
新交通	179	0.0%	観光へ	407
その他	1,797	0.2%	農業へ	
不明	22,732	2.3%	不明	966
総計	997,149	100.0%	総計	82,386

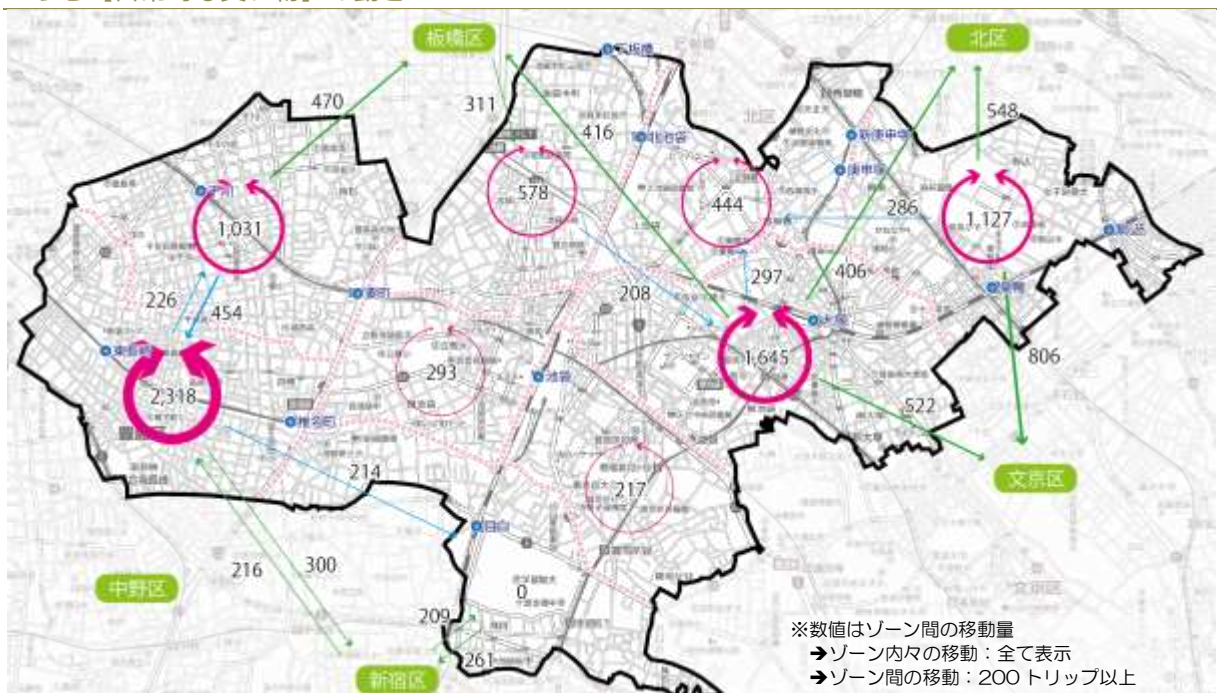
B：自転車での行先

- 約 2.0 万トリップの自転車利用の出発地・目的地を組み合わせると、小さなエリア内で完結する移動（図中、ピンク矢印。PT 調査では区内9地区に分割）が中心であり、とくに区東側、区西側の住宅地での利用が多くなっています。
- 自転車利用目的の中心となる買い物、通勤、私事の目的別にみると、地区内で完結する動きのほか、地域間、区外との往来も発生していることがわかります。

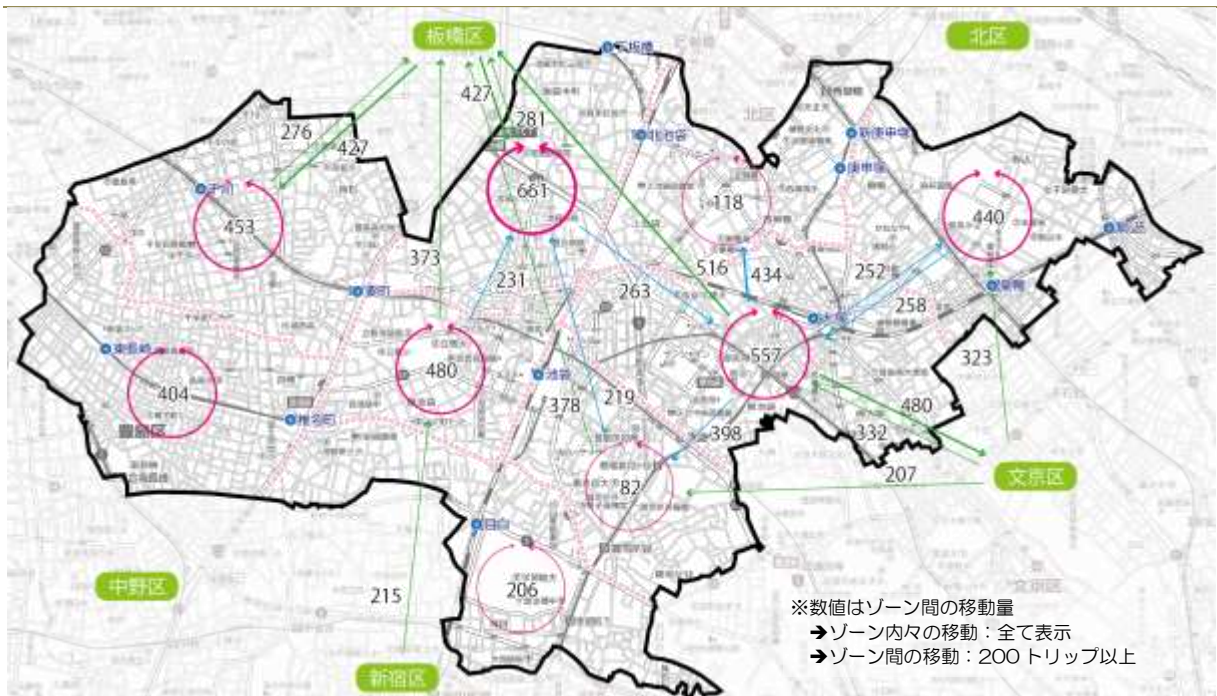
■全ての自転車トリップの動き



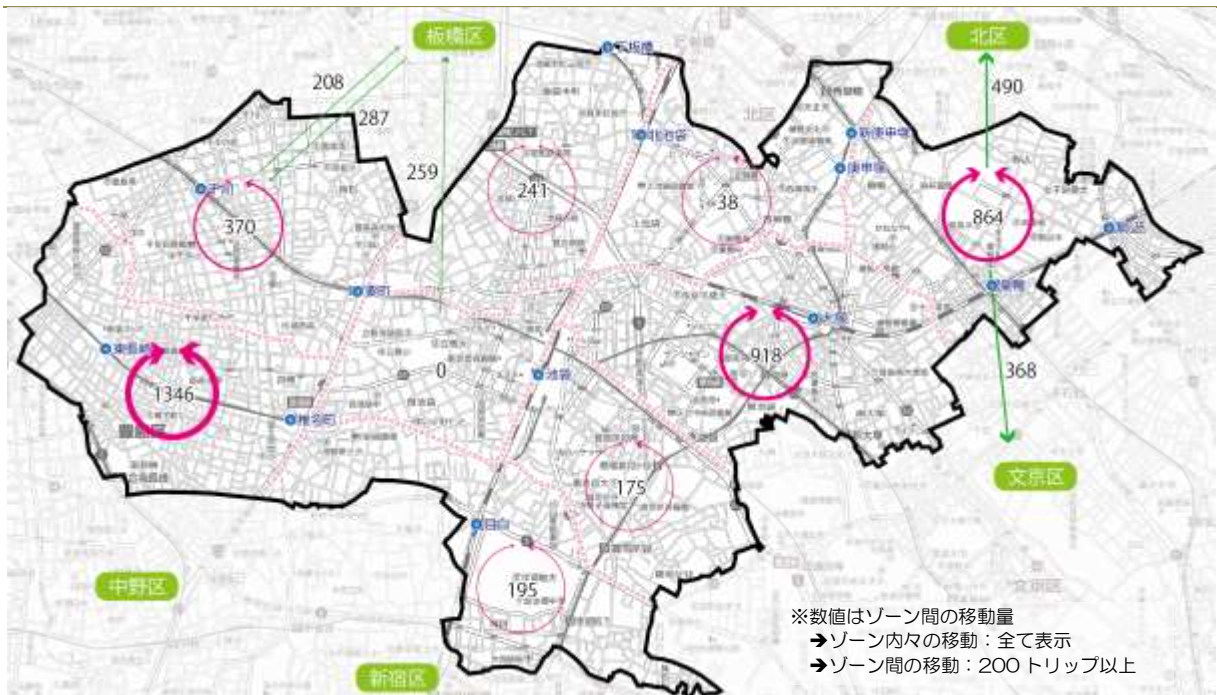
■うち【日常的な買い物】の動き



■うち【通勤】の動き



■うち【私事（遊び、習い事など）】の動き

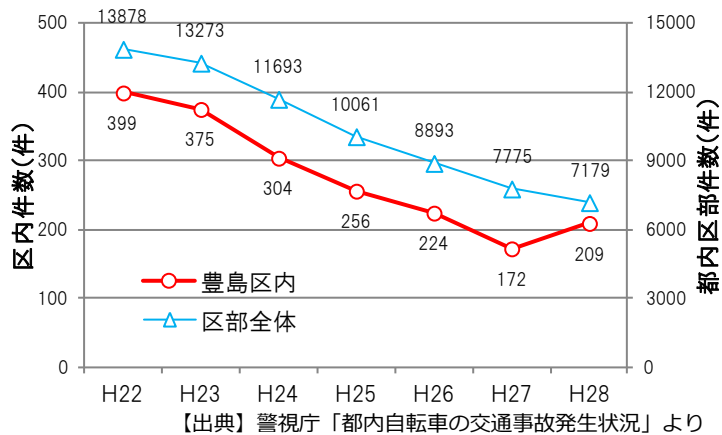


②区内での交通事故特性

A：自転車関連事故の推移

- 区内での自転車関連事故の件数は、他区と比べても比較的少ない状況です。しかし、対前年比でみた場合、平成28年度は増加しており、安全対策の充実が必要です。
- 区部全体で見た場合、自転車関連事故は減少傾向にありますが、これを一層進めるためにも、安全・安心な走行環境整備が期待されています。

■自転車関連事故の推移（豊島区・区部全体）



■各区の自転車事故件数（平成28年）

区名	平成28年	対前年
1 世田谷	681	10
2 足立	606	-102
3 練馬	499	-28
4 杉並	471	-42
5 大田	459	-44
6 江戸川	459	-17
7 板橋	383	-46
8 江東	357	-75
9 葛飾	356	-17
10 新宿	269	-14
11 港	266	-24
12 台東	265	-30
13 中央	232	-11
14 品川	228	-14
15 目黒	227	5
16 渋谷	209	-73
17 豊島	209	37
18 墨田	203	-50
19 中野	180	-26
20 北	175	1
21 千代田	166	10
22 荒川	148	-19
23 文京	131	-27
区部合計	7179	-596

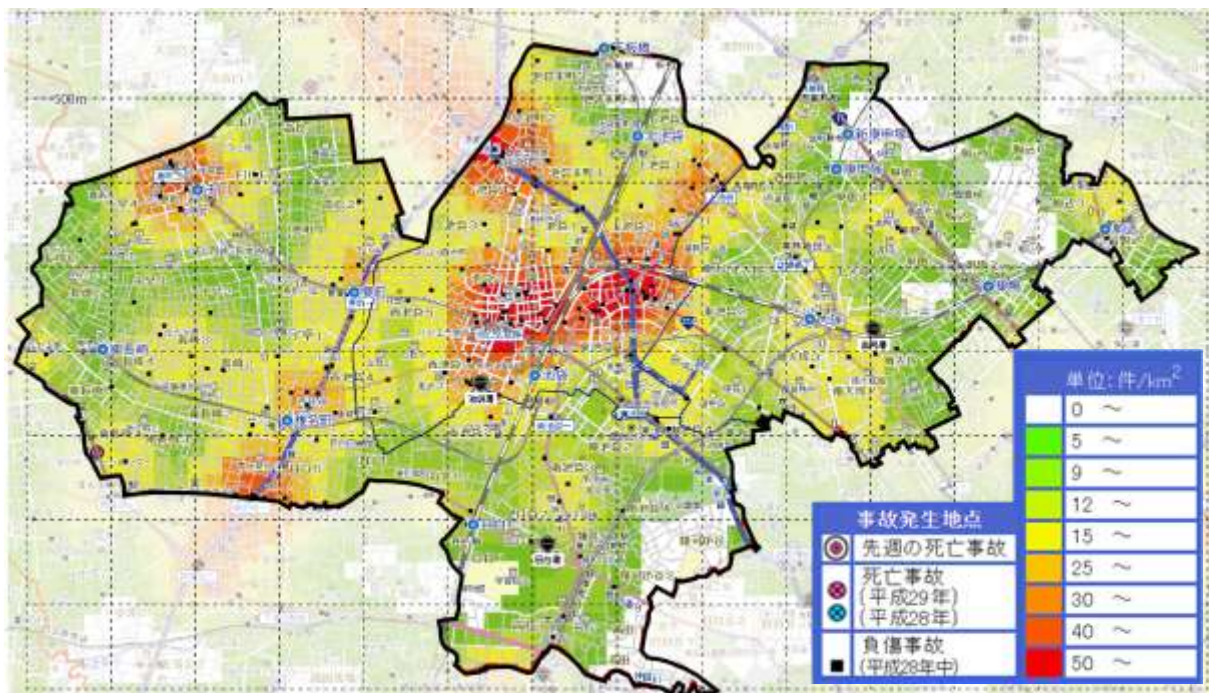
※単位：事故件数(件)

【出典】警視庁

「都内自転車の交通事故発生状況」より

B：自転車関連事故の発生場所

- 平成28年の自転車関連事故は幹線道路、細街路を問わず区内各地で発生しており、とくに池袋駅周辺の人、物が集まる拠点地では、自転車関連事故が多発しています。



【出典】警視庁「交通事故発生マップ」HPより (<http://www3.wagamachi-guide.com/jikomap/>)

4. 自転車を取り巻く環境における配慮点

- 全国的に自転車利用の増加、多様化が進む中で、本区では自転車関連事故の減少傾向が鈍化するなど、対応すべき課題も発生しています。とくに、区内の至る所で自転車が利用される中で、区民、来街者が安全・安心に移動できる走行環境づくりが求められています。

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

- 電動アシスト付き自転車の普及や、スポーツ自転車の流行等を受けて、自転車の利用は多様化し、また年々増加しています。
- 従来のような、通勤や買い物等の日常生活の足としてだけでなく、健康づくりやスポーツ、幼児と共に活動する際や、高齢者が気軽に出かける手段としてなど、様々な場面で利用されるようになりました。
- 一方で、利用場面の多様化は、スポーツとしてスムーズに走行したい人、ゆっくりでも安全・安心に移動したい人など、求められる走行環境ニーズの違いを生んでおり、それぞれのニーズに配慮した走行環境の整備が必要です。

配慮点⑤ 区民に加え、通勤・観光等の外国人を含めた来街者のニーズへの対応

- 本区では当面、人口増加が続くと予想されており、それに伴い日々の暮らしの中での自転車利用も増加傾向にあります。また、池袋駅などには多くの通勤・通学者が集まり、自転車通勤を始めとして、来街者の活動ニーズも高まっています。
- 近年、外国人観光客、外国人居住者が増加傾向にある中で、外国人が区内で自転車を利用する場面も増えていくと考えます。
- 区民や国内外の来街者等、様々な活動ニーズを想定し、そのニーズに応じた目的地に繋がる自転車ネットワークを形成していくことが必要です。

配慮点⑥ 区内あらゆる場所に拠点が分散形成される地域特性

- 本区は鉄道網が充実し、区内に点在する各駅の周辺には商店街等が集まり、地域の拠点を形成している状況です。そのため、区内のどこからでも、どこへでも、自転車の利用が発生する可能性がある地域です。
- その中でも、区の中心に位置する池袋駅は、都内有数の商業・業務機能が集積しており、隣接区を含め、広域的な活動ニーズに対応する必要がある地域でもあります。
- 自転車走行環境を整備する上では、池袋駅の拠点性に配慮しながらも、各駅周辺を中心に広域的なネットワークを形成することが同時に必要です。

配慮点⑦ 区内の自転車関連事故への対応

- 自転車関連事故の発生件数は、全国や都区部では減少傾向にありますが、その中で本区は減少傾向が鈍化しており、安全対策の充実が必要です。
- 自転車関連事故の発生箇所では、池袋駅東西の繁華街で多くなっているほか、住宅地近傍の拠点駅でも多くなっています。
- 幹線経路を中心とした自転車走行環境をつくることで、安全・安心して通行できる経路を確保することが必要です。

Ⅲ 自転車利用アンケート



1. アンケート調査の概要

①アンケート調査の目的・概要

- 区民や来街者の、区内での近年の自転車利用のニーズや、自転車関連事故の発生状況（ヒヤリハット経験含む）、今後の自転車走行環境の整備のあり方等を把握するため、インターネットを介した自転車利用者に対するWEBアンケートと、歩行者、自動車の自転車を利用しない人を含めた紙面アンケートを実施しました。
- WEBアンケートは、区民600人、来街者400人分の回答数確保を目標として、それぞれ683人、480人の回答を得ています。
- また紙面アンケートは、2,000人に配布し467人（回答率23.3%）の回答を得ています。

調査の種類	WEBアンケート（自転車利用者のみ）		紙面アンケート
	区民向け	来街者向け	区民向け
調査対象者	調査時点で区内に居住し、かつ過去3か月に区内で自転車を利用した方	過去3か月に区内で自転車を利用した方	無作為に抽出した区民
配布数	—	—	2,000人
回答数	683人	480人	467人（回答率23.3%）
調査方法	インターネットを通じてアンケート調査を実施		無作為抽出の区民に対して郵送配布／郵送回収を実施
調査内容	区内での自転車利用を前提に、「自転車利用者」の視点で回答。		自転車利用の有無に関わらず、歩行者、自動車運転者の立場も含めて回答。
調査時期	平成29年9月～10月		

回答者の属性について

	WEB（区民）	来街者（WEB）	区民（紙面）
性別	<p>区民</p> <p>■ 男性 ■ 女性</p> <p>0 20 40 60 80 100</p>	<p>来街</p> <p>■ 男性 ■ 女性</p> <p>0 20 40 60 80 100</p>	— (調査対象外)
年齢層	<p>区民</p> <p>0 10 20 30 40</p>	<p>来街者</p> <p>0 10 20 30 40</p>	<p>区民(紙面)</p> <p>0 10 20 30 40</p>

②アンケート調査の整理について

- WEB アンケートは、自転車利用に限定した抽出が可能のため、過去3か月間に区内で自転車を利用した方を対象に調査を行いました。また、紙面アンケートについては、自転車利用の有無に関わらず、歩行者、自動車の立場を含めて調査を行いました。
- これらの調査結果について、次ページより以下の視点を中心に整理しました。

大項目	整理の視点	備考
①自転車利用の場面	A：自転車の利用頻度	区内での普段の自転車利用の現状を把握します。
	B：自転車の利用目的	
	C：自転車の出発地（自宅位置）と目的地の場所	
②自転車で行きたい場所	－	自転車で行きたい場所を把握します。
③自転車のヒヤリハット	A：ヒヤリハット経験の状況	自転車、歩行者、自動車の立場を含めて、自転車が関連する事故の状況を、事故にあいかけてヒヤリとした、事故を起こしかけてハットした経験を中心に把握します。
	B：自転車利用時に感じる不安	
	C：ヒヤリハット経験の場所	
④自転車の走行環境の整備	A：普段の通行場所	今後の自転車走行環境の整備に先立ち、今の車道・歩道の通行状況や、様々な自転車走行環境の評価、今後の整備の方向性（車道内整備、歩道内整備等）を把握します。
	B：様々な走行環境の通行経験	
	C：走りやすさの評価	
	D：通行ルールの分かりやすさの評価	
	E：整備形態ごとの問題点	
	F：今後の自転車走行環境の整備	
⑤それぞれの立場での安全利用の考え（自転車・歩行者・自動車）	A：歩行者・自動車の立場から自転車に対して「直してほしい」と思うこと	自転車を使う人、使わない人それぞれの立場で、互いの「直してほしい場所」を把握します。
	B：自転車の立場から歩行者・自動車に対して「直してほしい」と思うこと	

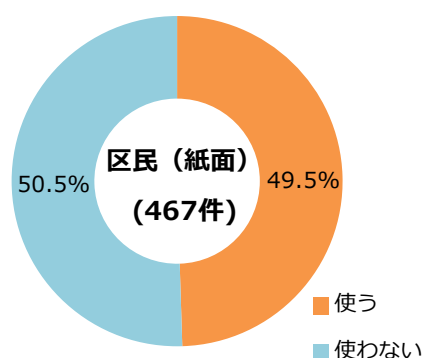
2. アンケート調査結果の整理

①区民・来街者の自転車利用

A：自転車の利用頻度「自転車をどのくらい利用しているか？」

■区民全体の「週1回以上の自転車利用の有無」(紙面アンケートより)

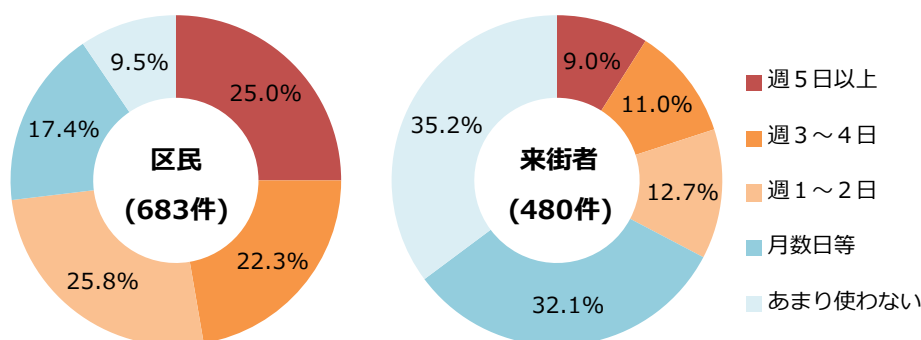
- 自転車を利用しない人を含めた紙面アンケート(無作為抽出)によれば、自転車を週1回以上利用する人は、区民全体の49.5%でした。
- 区民の約半数が自転車を利用し、残り半数が自転車を利用しない、という結果となりました。



■区民・来街者の自転車利用の頻度(WEBアンケートより)

- 区内で自転車を利用する区民、来街者について、自転車を利用する頻度をみると、区民の場合、週1回以上(図中赤色～薄橙色の合計)が73.1%と、日常的に自転車を利用していることがわかります。
- また、来街者については、日々の通勤等で週5回以上利用する人もいますが、週1回以上が32.7%であり、ひと月数日程度等と利用頻度の低い人も多くなっています。
- 自転車走行環境の整備は、区民の日常生活を支える安全・安心な経路及び構造を中心に整備を進め、その中で比較的利用頻度の少ない来街者にも対応していくことが求められます。

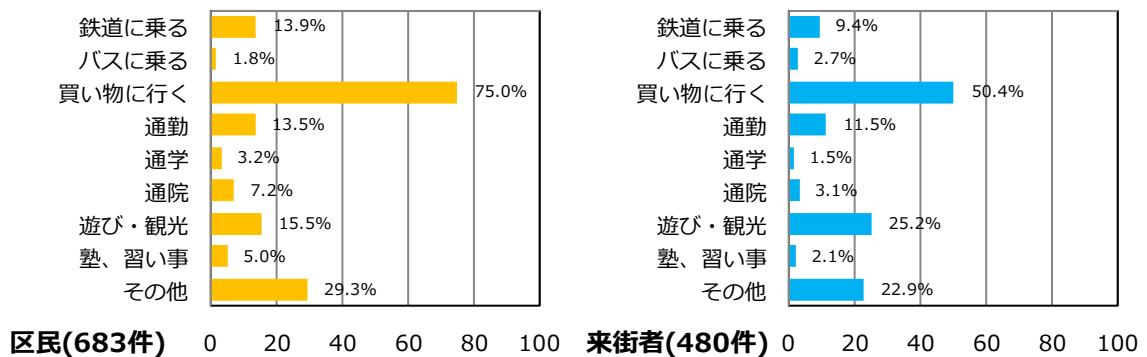
■自転車利用者に対する「区内で自転車を利用する頻度」



B：利用目的「どのような目的で利用しているか？」

- 自転車の利用目的については、区民、来街者共に「買い物」での利用が多くなっており、とくに区民は、全回答者のうち75.0%を占めています。
- 一方で、鉄道に乗るために自転車を使う人は、区民で13.9%、来街者で9.4%と若干低くなっています。
- 自転車の利用場面は、池袋駅等の繁華街を中心として、買い物や、遊び・観光等に多くなっており、鉄道駅への接続のみでなく、周辺の商業施設、繁華街等を含めて、広域的に自転車走行環境を整備する方向性が必要と考えます。

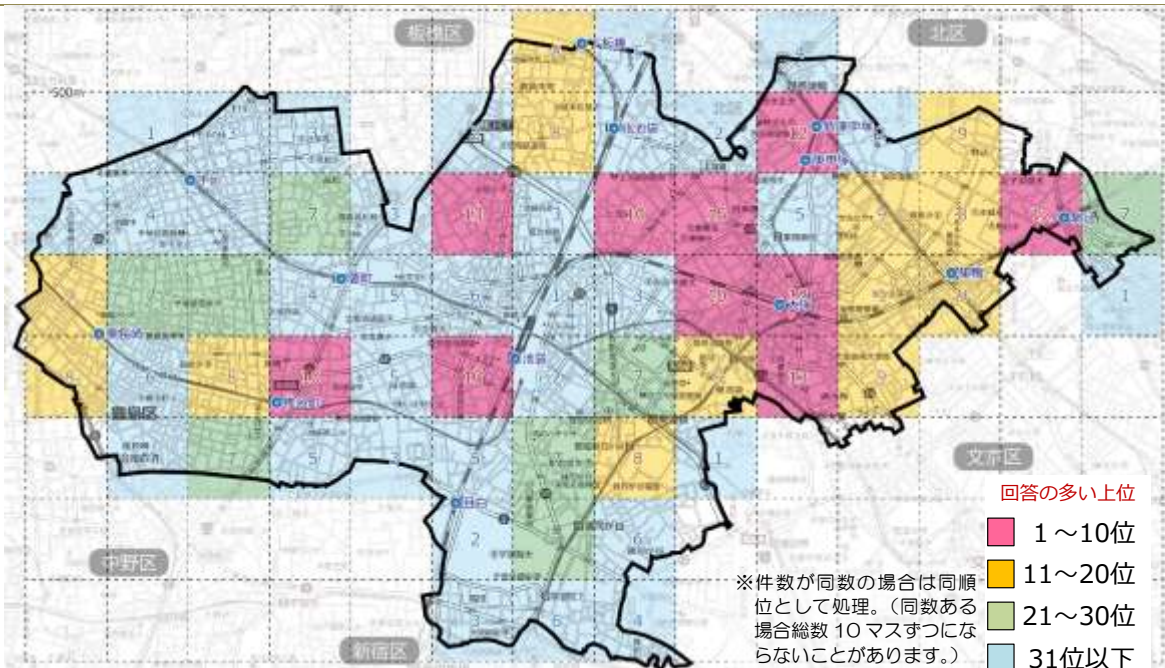
■ 自転車を利用する理由について（複数回答）



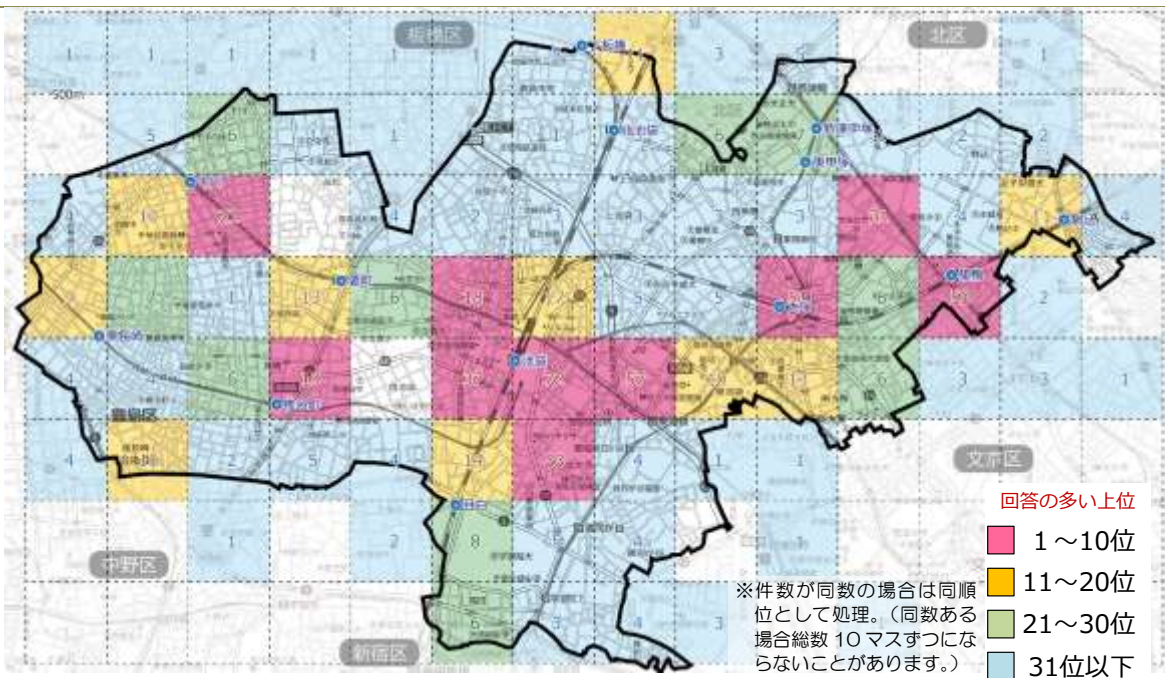
C：現在の活動「自転車では、どこに行くのか？」

- 区民に対して、自転車の出発地となる自宅の位置と、目的地となる行き先を1辺 500mのメッシュ単位で把握しました。
- 出発地となる回答者の自宅の分布は、池袋駅、大塚駅などの区東側の住宅地に集まる傾向が見られます。
- 一方、目的地となる行き先については、池袋駅周辺の繁華街や、巣鴨駅周辺（地蔵通り商店街等）に多くみられ、具体的な行き先としては、鉄道駅や商店街が挙げられています。
- 傾向として、近隣の住宅地から、池袋駅等の拠点駅周辺の繁華街、商店街に向かう移動が多く発生しています。

■自転車の【出発地】となる自宅の位置



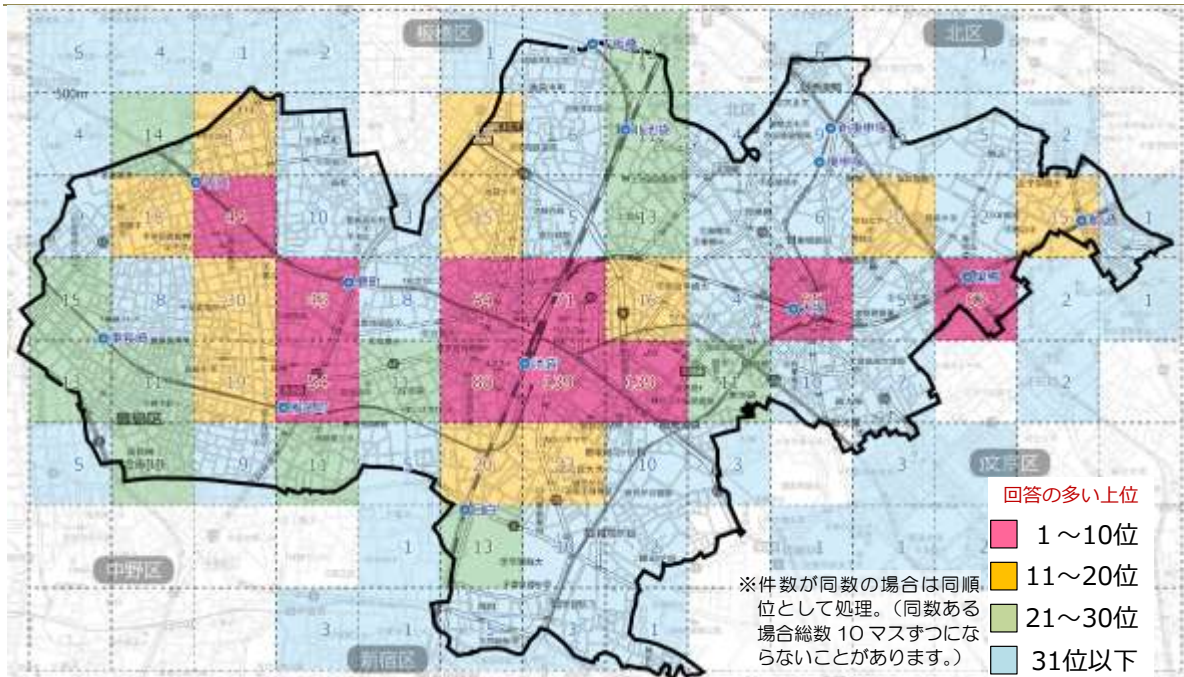
■自転車の【目的地】の位置



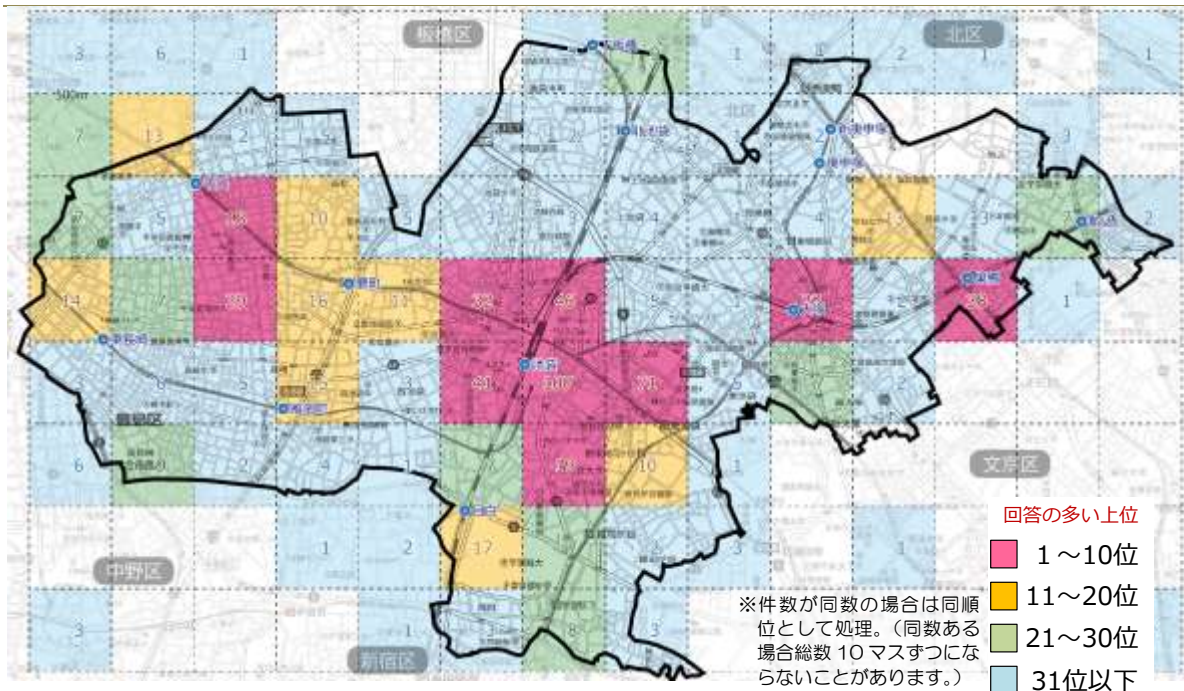
②自転車で行きたい場所

- 区民、来街者の自転車利用者に対して、今後自転車で行ってみたい場所（希望）を、1辺500mのメッシュ単位で把握しました。
- 区民、来街者共に行きたい場所としては、池袋駅、大塚駅、巣鴨駅等の拠点駅を挙げているほか、池袋駅に関しては周辺の繁華街などを含めて広域的な移動ニーズが見られました。
- 今後の自転車走行環境の整備を図る上では、池袋駅等の拠点へ、安全・安心でスムーズにアクセスできる経路を選定することが求められます。

■【区民】が行きたい場所



■【来街者】が行きたい場所

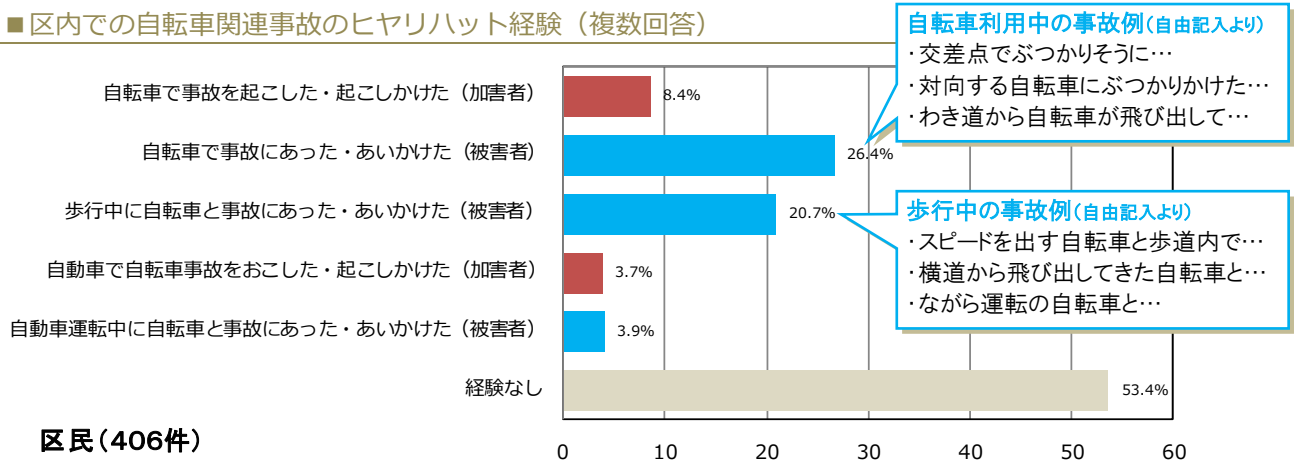


③自転車関連事故に関するヒヤリハット

A：ヒヤリハット経験の状況

- 区内での自転車関連事故のヒヤリハット経験（実際に事故に遭遇した場合も含む）を聞いたところ、「経験なし」が53.4%となり、約半数は何らかの自転車関連事故に遭遇しかけた経験がある状況です。
- とくに自転車利用中、歩行中に事故にあいかけた、被害者側でのヒヤリハット経験が多くなっています。自転車利用中については交差点等での相手の自転車との事故、歩行中については交通ルールを守らない自転車との事故の経験が多くなっています。

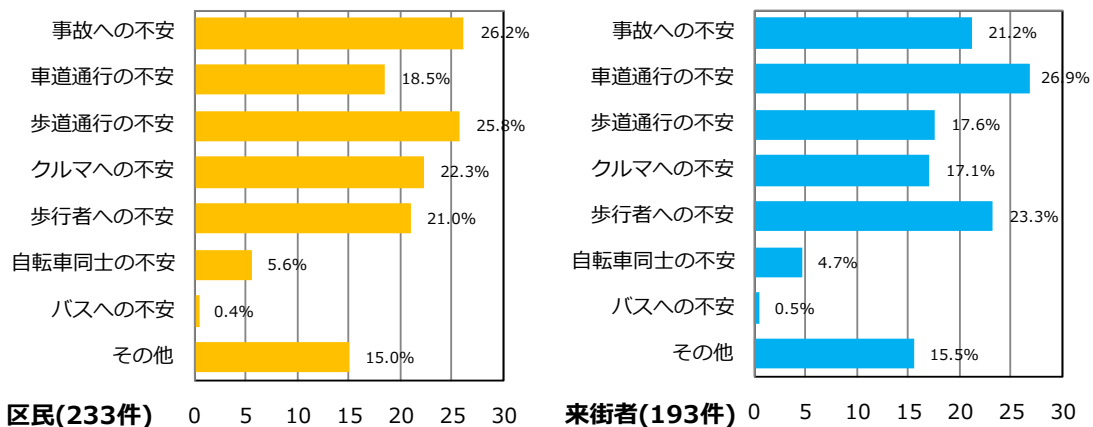
■区内での自転車関連事故のヒヤリハット経験（複数回答）



B：自転車利用時に感じる不安

- 自転車利用者の立場で、自転車を利用している際に感じる不安な点を聞いたところ、区民では、「事故への不安」、「歩道通行の不安」が多くみられました。来街者では、「車道通行の不安」、「歩行者への不安」が多くみられました。
- 池袋駅、巣鴨駅など歩行者が多く集まる場所が多い本区では、歩道通行時の歩行者に対する不安を感じやすい状況があると考えます。

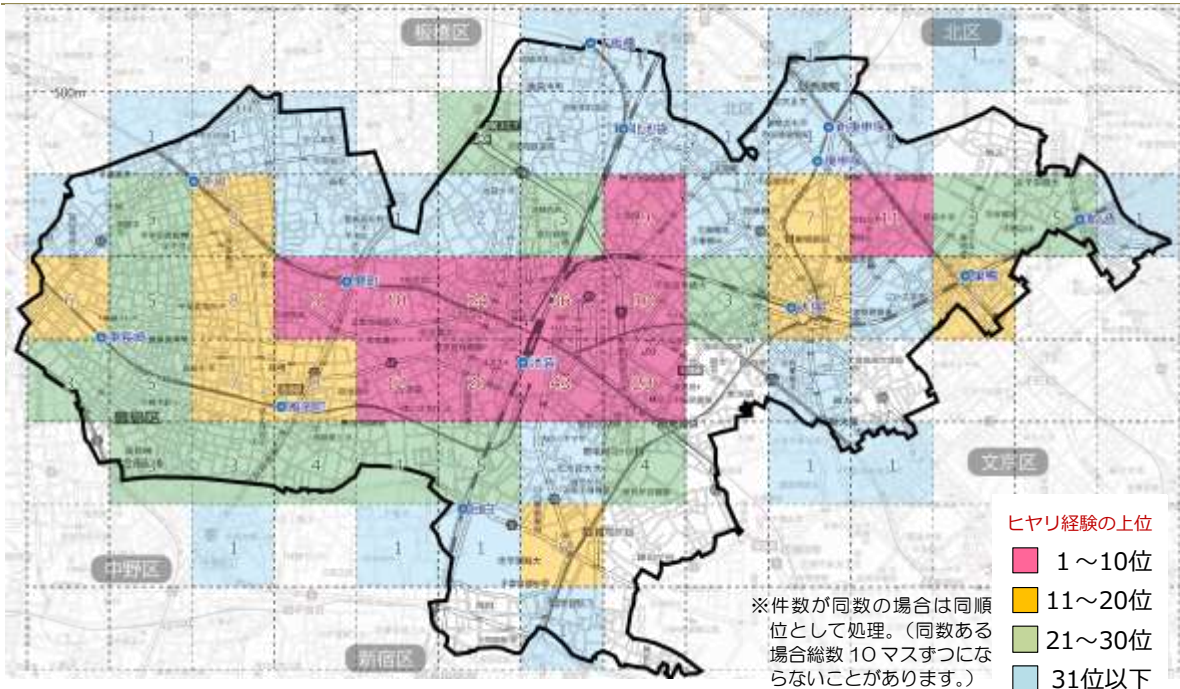
■自転車利用の区民・来街者が感じている不安（複数回答）



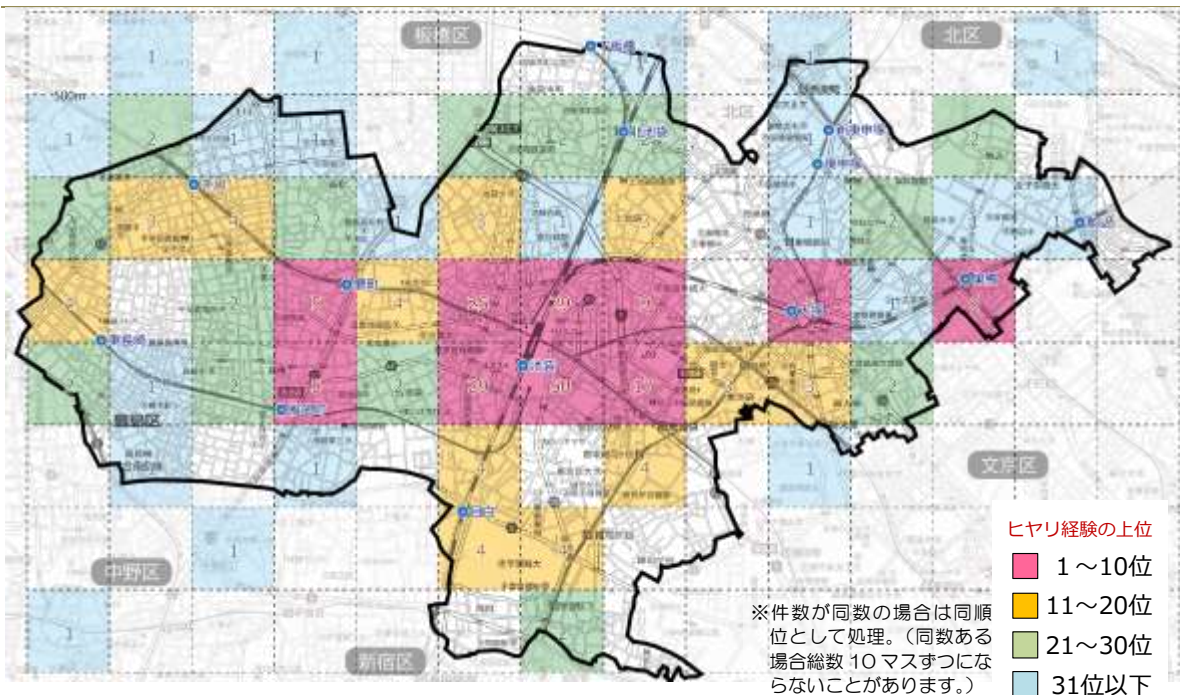
C : ヒヤリハット経験をした場所

- ヒヤリハット経験をした場所については、歩行者、自転車が集中する傾向にある池袋駅、巣鴨駅、大塚駅等の拠点駅周辺が挙げられています。
- とくに、池袋駅に関しては、駅東西に広がる繁華街全体でヒヤリハット経験が多く発生しています。

■ 【区民】がヒヤリハット経験をした場所



■ 【来街者】がヒヤリハット経験をした場所

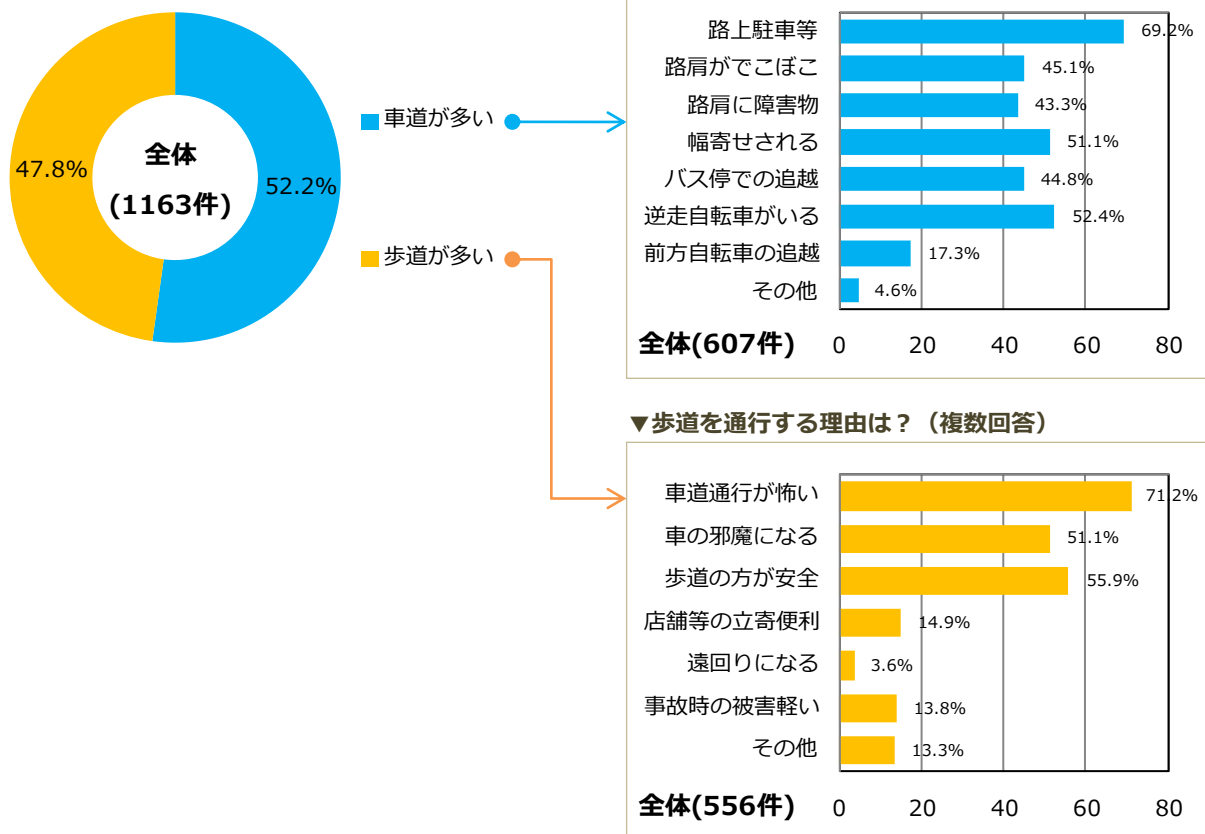


④自転車の走行環境の整備について

A：通行場所「自転車で通る場所は、車道か？歩道か？」

- これからの自転車走行環境の整備に先立ち、現状の区内での自転車利用時の走行場所を聞いたところ、「車道」が52.2%、「歩道」が47.8%と、ほぼ二分される状況となっています。
- 「車道」を通行することが多い人について、車道通行時の不満な点を聞いたところ、路上駐車等による通行阻害が69.2%と突出しており、次いで逆走自転車、自動車からの幅寄せといった、基本的な交通ルール・マナーの違反に基づく不満が挙げられています。また、路肩の凹凸、ごみなどの障害物、バス停の問題など、自転車が通行する“車道左側端”特有の問題が指摘されています。
- 「歩道」を通行することが多い人について、歩道を選択する理由を聞いたところ、車道通行への不安が71.2%と突出して多くなっています。車道を原則とする交通ルールの遵守に向けて、車道通行の不安を払拭する走行環境の整備が求められます。
- 一方で、歩道の方が安全、車の邪魔になる、との意見が半数以上を占めている状況から、依然として“歩道を通行したい”と考える自転車利用者が一定数存在しているものと考えます。現行法の中で長期間に渡り、特例的に歩道通行を認めてきた背景があり、これからは、徐々に車道通行の原則を浸透させていくための環境づくりも同時に必要と考えます。

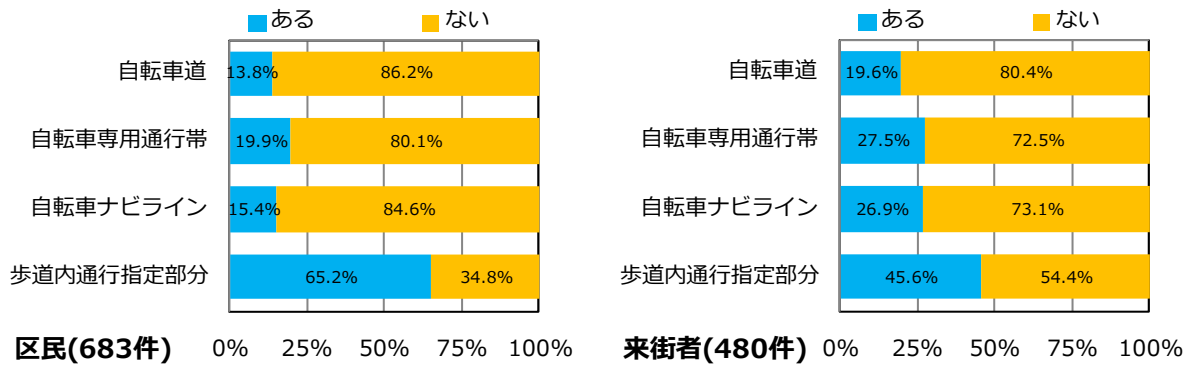
■自転車利用者の「車道」と「歩道」の通行場所



B：様々な自転車走行環境の通行経験

- 区民、来街者の自転車利用者に対して、様々な整備形態での自転車走行環境の通行経験を聞いたところ、国道・都道を中心に整備されている、歩道内で自転車の通行場所を区分した「歩道内通行指定部分」の通行経験が多くなっています。

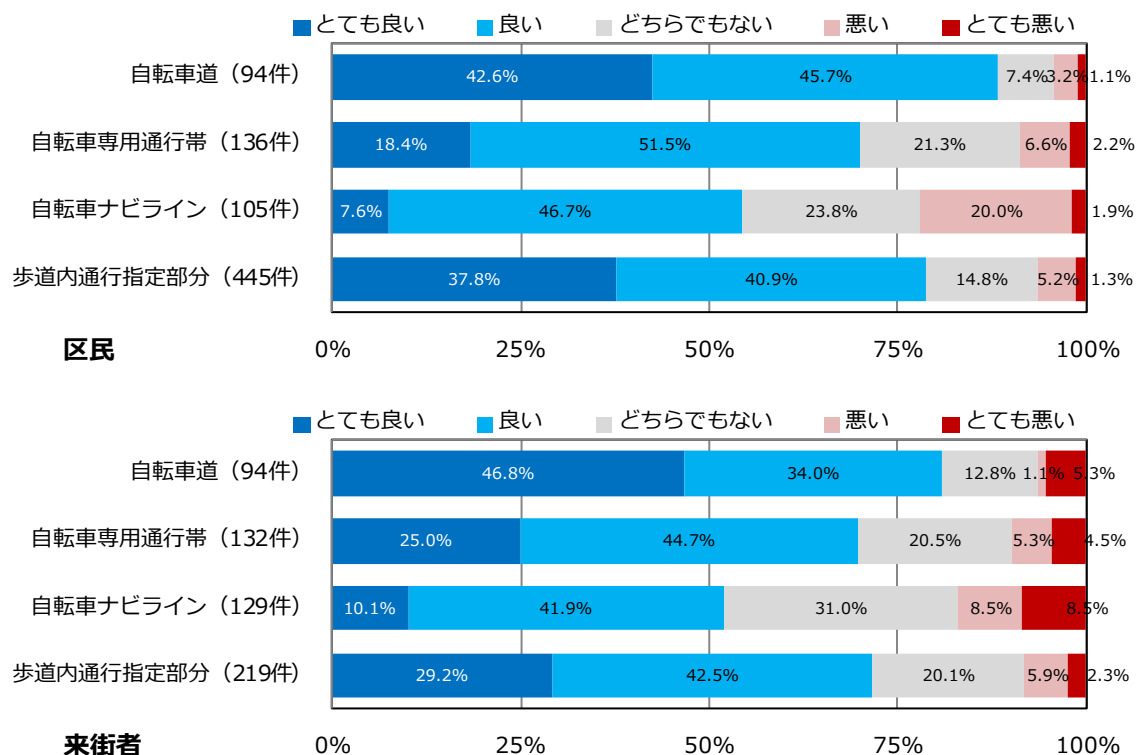
■自転車利用者の「車道」と「歩道」の通行場所



C：走りやすさの評価

- 整備形態ごとの“走りやすさ”の評価については、歩道、車道と完全に分離する「自転車道」、歩道内を通行する「歩道内通行指定部分」の評価が高くなっています。
- 一方で、車道内で自動車と並走する自転車専用通行帯、自転車ナビラインについては、半数は「良い」と評価しているものの、「悪い」と評価する意見も一定程度見られる状況です。

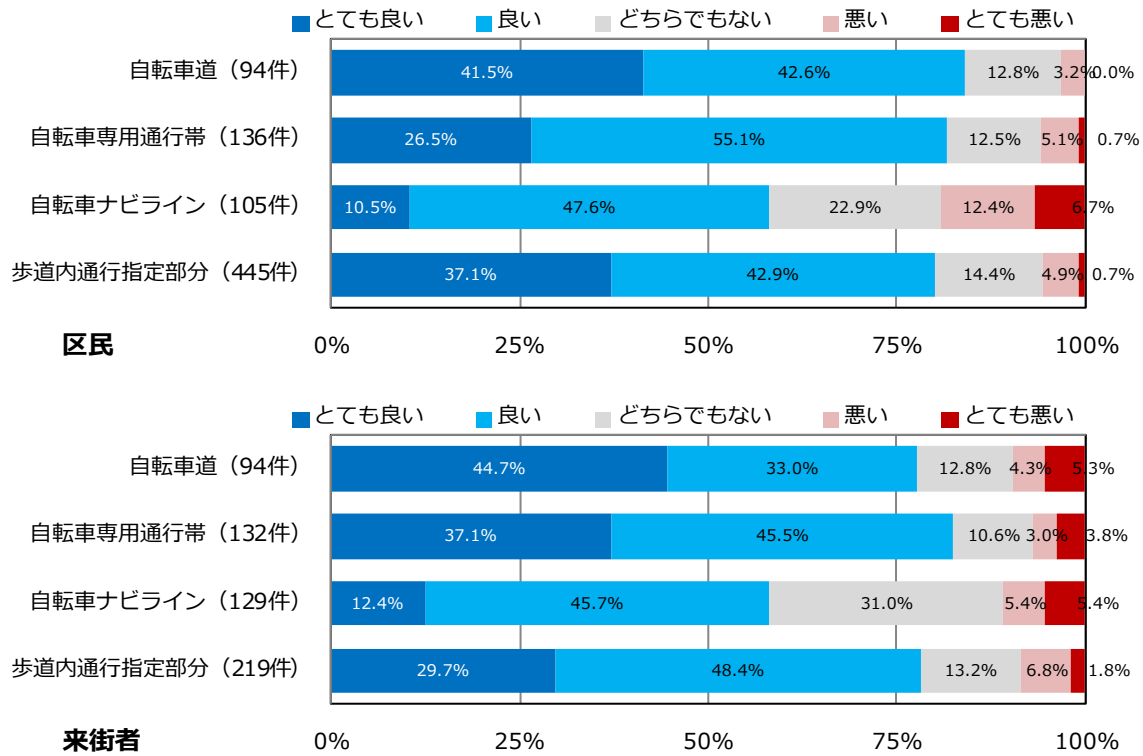
■走りやすさの評価について



D：通行ルールの分かりやすさの評価

- “通行ルールの分かりやすさ” の評価では、前述の“走りやすさ” とほぼ同じように、自転車道、歩道内通行指定部分の評価が高い回答となっています。

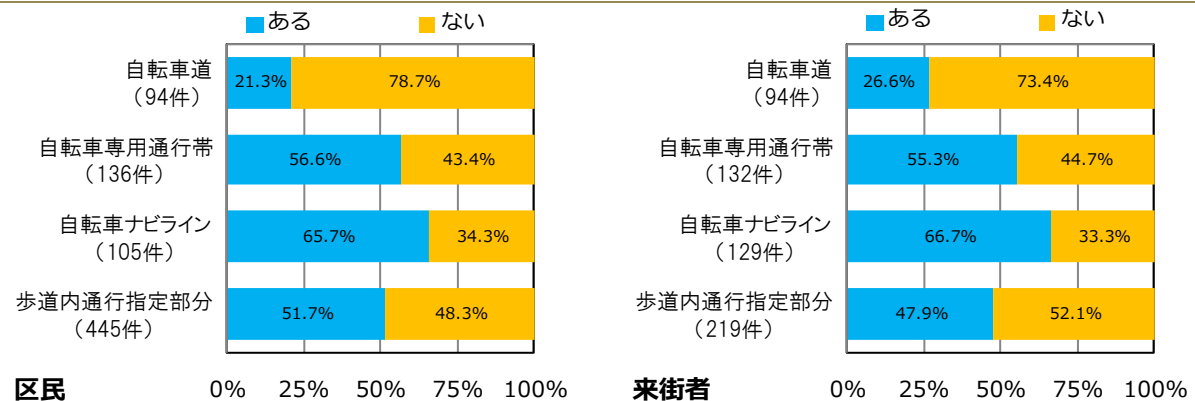
■ 走りやすさの評価について



E：整備形態ごとの問題点

- 整備形態ごとの問題点の有無について、自転車ナビライン、自転車専用通行帯、歩道内通行指定部分について、半数以上が「問題がある」としています。一方で、自転車道については自転車専用の分離された空間ができるため、問題を指摘する意見は少なくなっています。

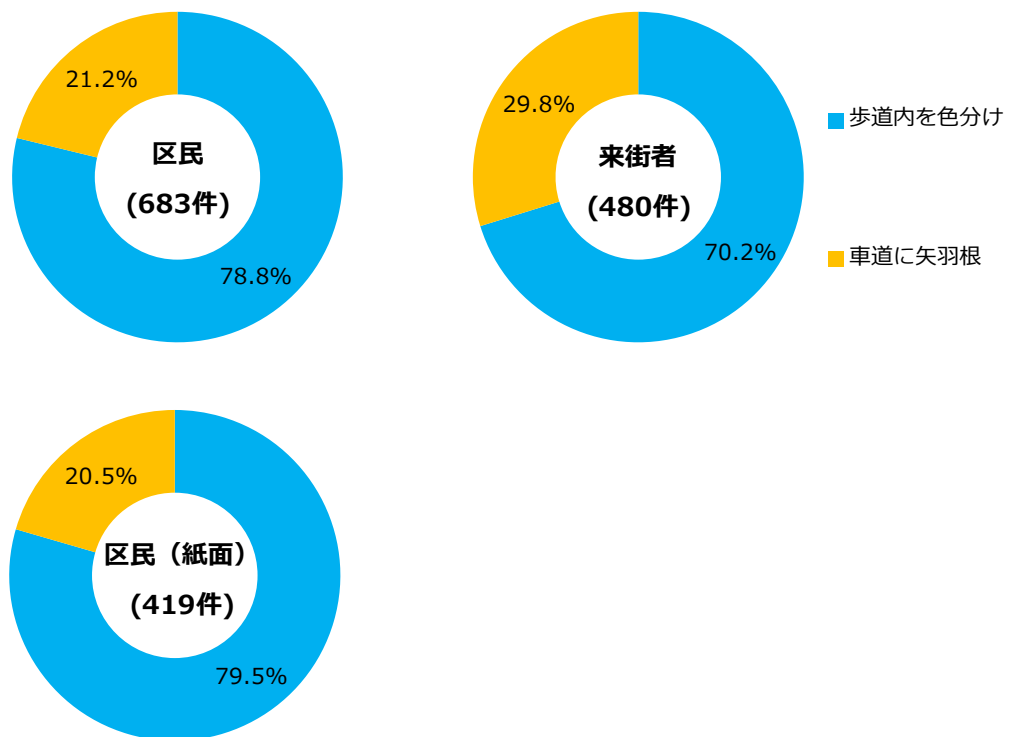
■ 自転車利用者の「車道」と「歩道」の通行場所



F：構造の比較「歩道内／車道内の自転車走行環境」について

- 本区では、国道、都道等の幹線道路を中心に、既に歩道内の色分けによる整備が進められています。一方で、国のガイドラインに準じた整備を進めていく中では、矢羽根型の路面表示による自転車ナビライン（車道混在型）が現実的な手法となります。
- この2つの現実的な整備形態を基本に、「歩道内の色分け」、「自転車ナビライン」のどちらが今後の区の整備方法に適するかについて、写真によるイメージを提供した上で把握しました。
- 歩道内の通行を認め、また歩道内での通行空間の確保を進めてきた中で、区民、来街者共に、「歩道内の色分け」による整備を求める意見が70～80%と高くなっています。
- 今後、安全に安心してスムーズに通行できる車道側での自転車走行環境の整備を通じて、自転車の車道通行を推進していくことが求められます。

■自転車利用者の「車道」と「歩道」の通行場所



【参考】アンケートにおいて提示したイメージ

▼歩道内色分け



▼車道に矢羽根

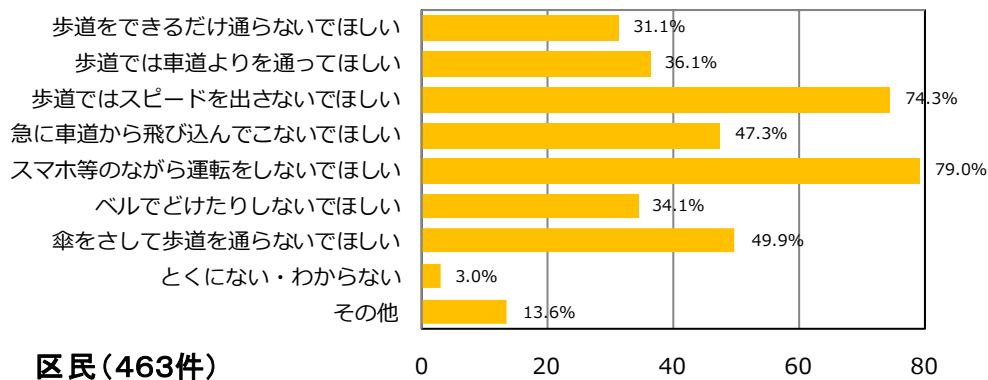


⑤歩行者、自転車、自動車の立場での安全利用への考え

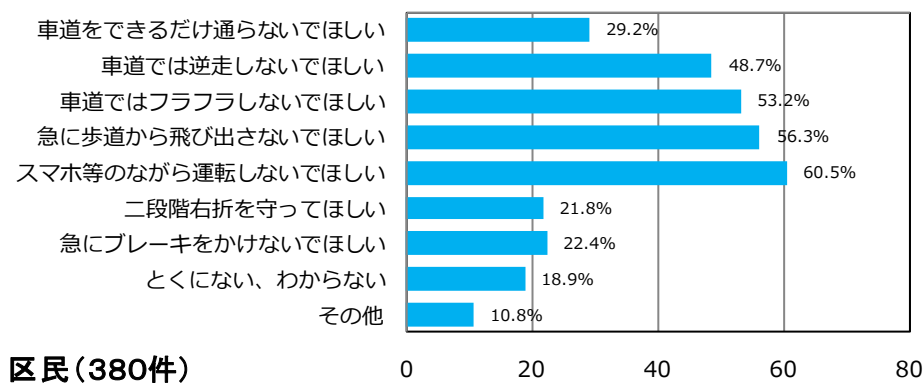
A：歩行者・自動車の立場からみた「自転車の問題」

- 自転車以外の“歩行者”や“自動車の運転者”の立場で、周囲の自転車に対して「直してほしい」と思う交通ルール違反を把握しました。
- 歩行者の立場からは、「スマートフォン等のながら運転」、「歩道ではスピードを出さない」といった、当たり前の交通ルールが遵守されていないことへの意見が多くみられます。
- 一方で、自動車を運転する立場からは、「スマートフォン等のながら運転」に加え、「急に飛び出さない」、「車道でフラフラしない」、「車道は逆走しない」との意見が多くみられます。

■【歩行者】の立場からみた【自転車】の問題（複数回答）



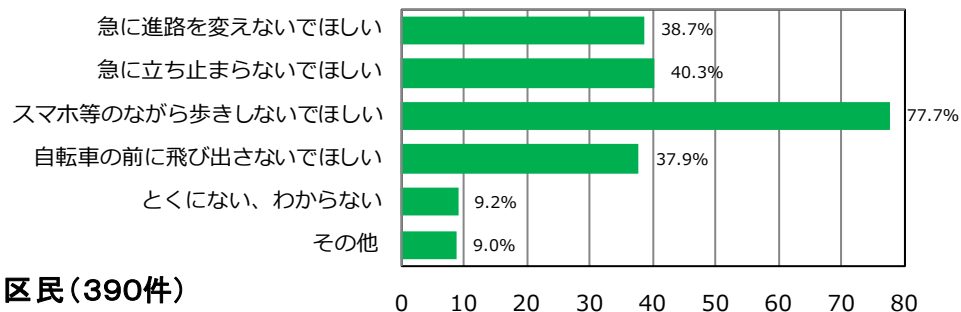
■【自動車】の立場からみた【自転車】の問題（複数回答）



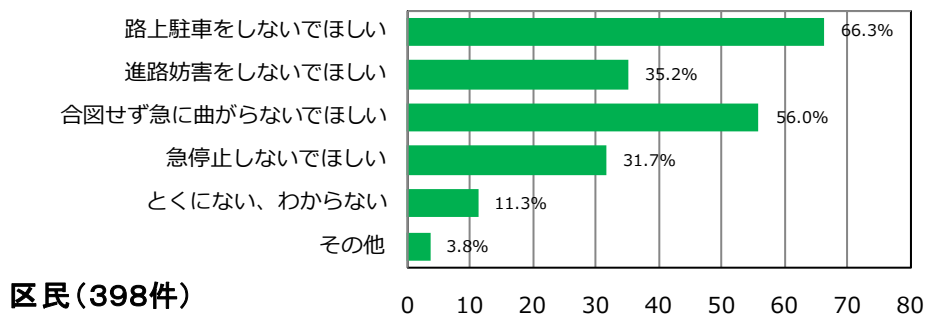
B：自転車の立場からみた「歩行者・自動車の問題」

- 自転車の立場から、道路を共有する歩行者、自動車に対して「直してほしい」ということを把握します。
- 歩道内については、「スマートフォン等のながら歩き」の問題が突出しており、自転車にとってもながら歩きは問題と感じています。
- また、自動車については、「走行環境をふさぐ路上駐車」の解消や、「合図せずに進路を変更」する自動車に対する意見が多くなっています。

■ 【自転車】の立場からみた【歩行者】の問題（複数回答）



■ 【自転車】の立場からみた【自動車】の問題（複数回答）



3. アンケート調査における配慮点

- 区民、来街者アンケートでは、自転車利用の目的や行き先、自転車でのヒヤリハット経験、車道・歩道での走行環境整備の方向性等を確認し、以下のような配慮点が得られました。

配慮点⑧ 日々の買い物での自転車利用ニーズへの対応

- 区内での自転車利用は、「日々の買い物」の利用が多く、区民では週1回以上の利用が多くみられる状況です。
- 区民の場合、池袋駅や巣鴨駅など、商店街等を有する拠点駅周辺に出かける傾向が見られており、日々の移動に応じた場所に繋がるネットワークが必要です。

配慮点⑨ 行っている場所・行きたい場所は、池袋、巣鴨等の拠点

- 区民、来街者共に、自転車利用時の行先として、池袋駅、大塚駅、巣鴨駅、要町駅等の交通拠点かつ商業機能の集積した拠点が多くなっています。
- とくに、池袋駅周辺については、東西両側に広がる繁華街全体に、「行きたい場所」が広がっています。
- これらの拠点地域は自転車利用が集中すると想定され、区内外からのアクセス経路となる幹線道路を活用した自転車走行環境の確保が必要です。

配慮点⑩ 池袋駅周辺など繁華街に集中するヒヤリハット経験

- 自転車関連事故のヒヤリハット経験は、回答者の約半数が“ヒヤリハット経験なし”としており、残り半数は、被害者、加害者問わず何らかの経験があったとしています。
- その傾向として、自転車利用中の自動車との事故、歩行中の自転車との事故の“被害者”となりかけたとの意見が多くみられます。
- ヒヤリハット経験をした場所は、区民、来街者共に、池袋駅周辺の繁華街で多くみられており、自転車の集まりやすい場所での安全な走行環境整備が必要です。

配慮点⑪ 車道通行の不便や不安を解消する走行環境の確保

- 普段の自転車利用での通行場所は、「車道通行」、「歩道通行」がほぼ同程度でした。
- 車道を通行する場合の不満な点として、路上駐車、逆走する自転車、幅寄せする自動車など、運転者の交通ルール・マナー違反に起因するものが見られます。
- 一方で、歩道を通行する場合の理由では、車道通行が怖い、歩道が安全、との意見も多く、走行環境の整備と共に、不安を解消する環境を整えることが必要です。

配慮点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

- 区内では歩道内に自転車の通行場所を設ける整備が国道・都道を中心にされており、区民・来街者からも一定の評価が得られている状況です。
- 車道通行に不安を感じている人も見られる現状の中で、車道通行の不安を払拭できる環境が整うまでの過渡期では、既存の歩道内空間と、車道走行空間の併用も含め、利用者が選択できるしくみの検討も必要です。

IV 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

- 上位・関連計画や自転車を取り巻く社会情勢、区民・来街者の意向（アンケート調査）に基づき整理した「配慮点」について、これらの解消につなげる取組の方向性を検討します。
- 路線の抽出では、買い物での自転車利用が多い状況を踏まえ、池袋駅周辺の繁華街等にスムーズにアクセスできる環境が必要です。とくに様々な機能が集まる池袋駅周辺は、重点的に整備する必要があります。また、その整備形態については、国のガイドラインを踏まえながら、時流に合わせた車道通行を旨とする整備を図ることが重要です。
- ただし、依然として歩道通行のニーズが高く、車道通行に不慣れな人が多い現状で、車道通行が浸透するまで過渡期の措置として、通行場所を選択できる環境づくりと共に、やむを得ず歩道を通行している人が、自然と車道通行に転換していけるような環境をつくる必要があります。

1. 上位・関連計画における配慮点

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

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
- 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

2. 自転車を取り巻く環境における配慮点

- 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
- 配慮点⑤ 区民に加え、通勤・観光等の外国人を含めた来街者のニーズへの対応
- 配慮点⑥ 区内あらゆる場所に拠点が分散形成される地域特性
- 配慮点⑦ 区内の自転車関連事故への対応

整備形態の課題

- 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
- 池袋駅に集まる自転車の**「今」と「これから」の対応**が必要

3. アンケート調査における配慮点

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

使い方の課題

- 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

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、また本計画の基礎となる自転車総合計画の理念を受けて、「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、各道路に適した構造を選定しながら、具体的な整備を進めます。

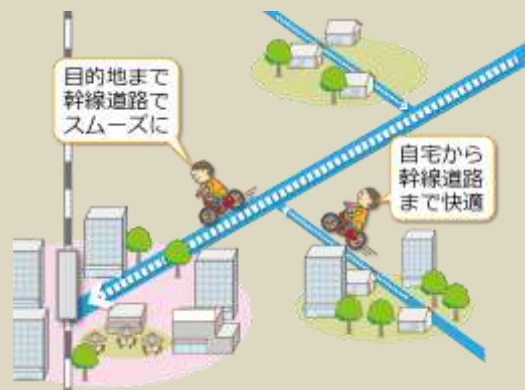
基本目標

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・来街者の行き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共に、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共に、路上駐車を抑制したり、自転車利用のルールを遵守する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くみをつくります。

- 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行】、【スムーズに車道を走行】を選択できるよう、暫定的なしくみを検討します。



V 整備対象路線の抽出



1. 整備対象路線の抽出の視点

- 区内において、「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」を実現するために、自転車走行環境を整備する区間を抽出します。
- 本区の自転車利用については、買い物での利用が多い一方で、通勤先や通学先に直接通勤・通学する移動、鉄道を利用するための駅への移動など、様々な場面で利用されています。これらの利用は、区民だけでなく、隣接区等から直接自転車で来街する利用も発生しています。
- また、全国有数の商業・遊興・業務機能が集積する池袋駅を有する本区では、国内外から集まる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、歩行者が安全に通行できる環境づくりの視点も重要となります。
- そのため、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、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共に、池袋駅周辺等の繁華街の中で、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の両立を図るため、以下の条件で対象路線を抽出しました。

Step1 対象路線を抽出する際の基本的な条件

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

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

→ 次頁に整理

Step2 抽出した対象路線の重要性を評価する条件

条件

3 **自転車の交通事故対策**が必要な路線であること

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

各路線の重要性を評価し、優先的な整備区間を選定

→ P50 より整理

2. 整備対象路線の設定

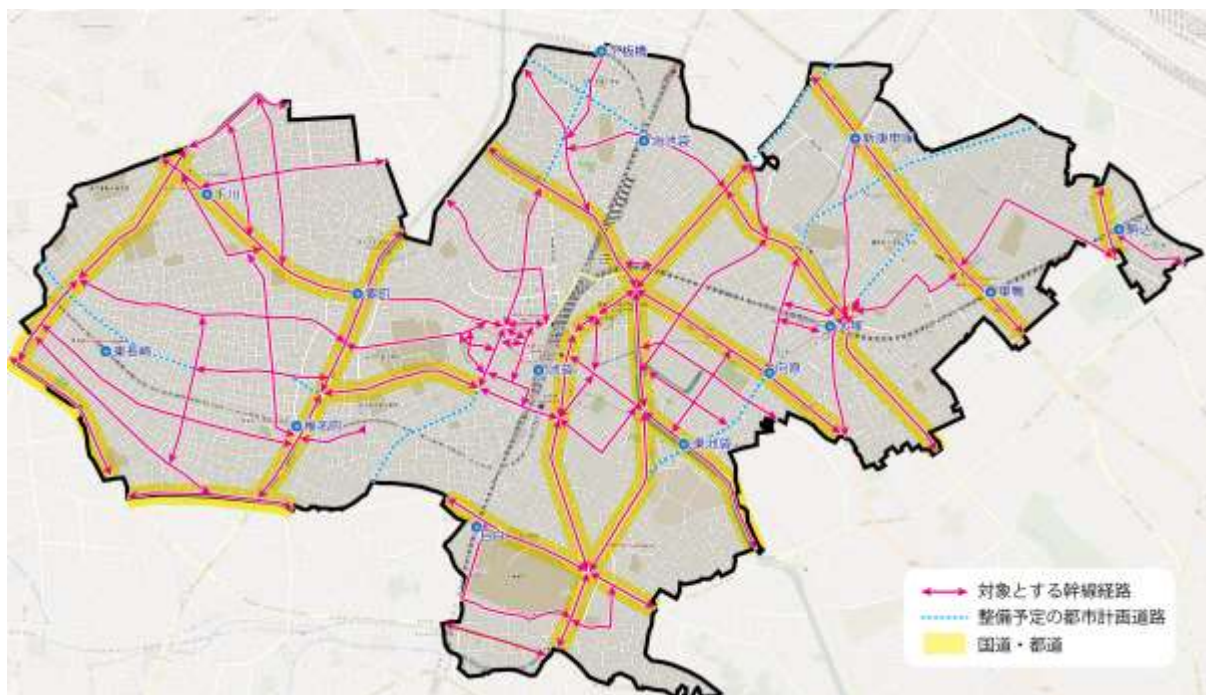
① 【Step1】 対象となる路線の抽出

- 区内の自転車移動を支える自転車ネットワークについては、国道、都道、区道を含めて、区内を広域的に移動できる、連続性のある幹線道路を選定しました。幹線道路として設定した区間は、以下の条件を基本に選定しています。

■ 候補となる幹線道路の選定に関する視点

- 信号交差点が連続し、自転車、自動車が集まる幹線道路
 - バス路線があり、自転車、自動車、歩行者等の整序化が必要な幹線道路
- また、多くの人々が集まる池袋駅周辺については、歩行者、自転車との通行場所の分離がとくに必要な地域として細分化しています。ただし、池袋駅周辺では今後、再開発を伴うまちづくりが進むことから、既存の道路が変更される場合、同様の自転車走行機能を有する新規路線において機能を確保するよう働きかけます。
 - 上記の考え方に準じて抽出した、検討対象となる路線は以下の区間です。この路線に対して、自転車関連事故、区民生活等の面での重要性を評価し、実際の整備対象となる路線を選定します。
 - なお、下図の青点線に示す路線は、今後整備予定の都市計画道路であり、これらの整備の中でも自転車走行環境の整備を進めるよう、関係各課と連携し、検討を進めます。

■ 自転車走行空間の検討対象とした幹線道路等



② 【Step2】 各路線の重要性評価による対象路線の選定

- Step1 で設定した、広域的に連続性のある幹線道路を中心として、以下の3つの条件に合わせて重要性を評価します。
- この3つの条件について、具体的な評価の視点に置き換えるため、以下に示す7つの視点を設定しました。なお、視点2～7は、アンケート調査等での区民生活や来街者の行先などに基づき、自転車利用ニーズが一定程度確保されると想定できる項目として設定したものです。
- この視点に準じて各路線を評価した内容を、次頁より整理します。

Step2 の条件（再掲）

条件

3 自転車の交通事故対策が必要な路線であること

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

■ 具体的な評価の視点

視点

1 自転車関連事故が多発しているか？

視点

2 鉄道駅に繋がっているか？

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 保育施設の通園のために使える路線か？

全ての視点を重ね合わせて、各路線の重要性を評価
(全ての評価が適合しない路線は、必要性が低い路線として除外)

整備対象路線として、具体的な整備形態等を検討し、整備を実施

視点1 自転車関連事故が多発しているか？

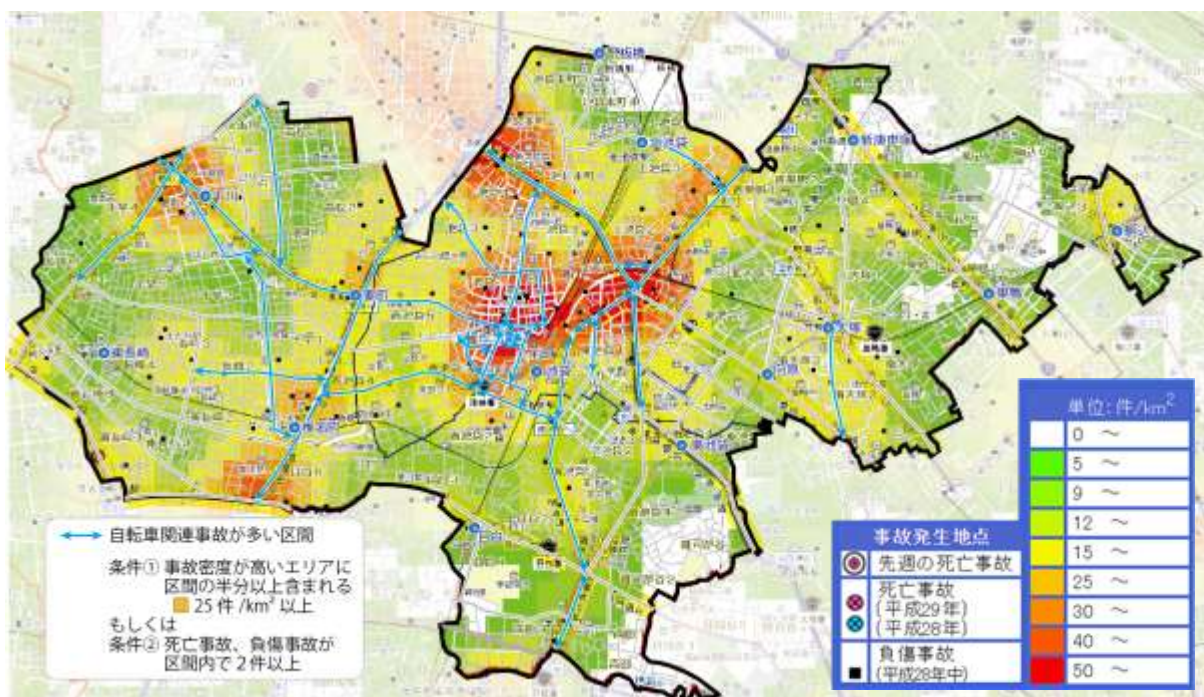
- 自転車総合計画では、「自転車を正しく利用し、安全・安心なまちを楽しむ」視点を重視しています。そのため、自転車利用中の事故危険性を低減すると共に、自転車が適切に車道を走行することで、歩行者の安全を確保することが重要です。
- そのため、警視庁が発行する平成28年度の自転車関連事故の発生マップをベースとして、以下の条件に基づき、対象とする路線を抽出しました。

■ 選定条件

- ①事故密度が高いエリア（目安として25件/km²以上）を經由する路線
- ②死亡事故・負傷事故が同一区間内で2件以上発生している路線

- 自転車関連事故は、池袋駅周辺を中心に多く発生しているほか、幹線道路が交わる交差点部に集中する傾向があり、これらの箇所周辺の路線が対象として抽出されています。

■ 事故多発地点と対象路線



出典：警視庁「交通事故発生マップ」HPより（<http://www3.wagamachi-guide.com/jikomap/>）

視点2 鉄道駅に繋がっているか？

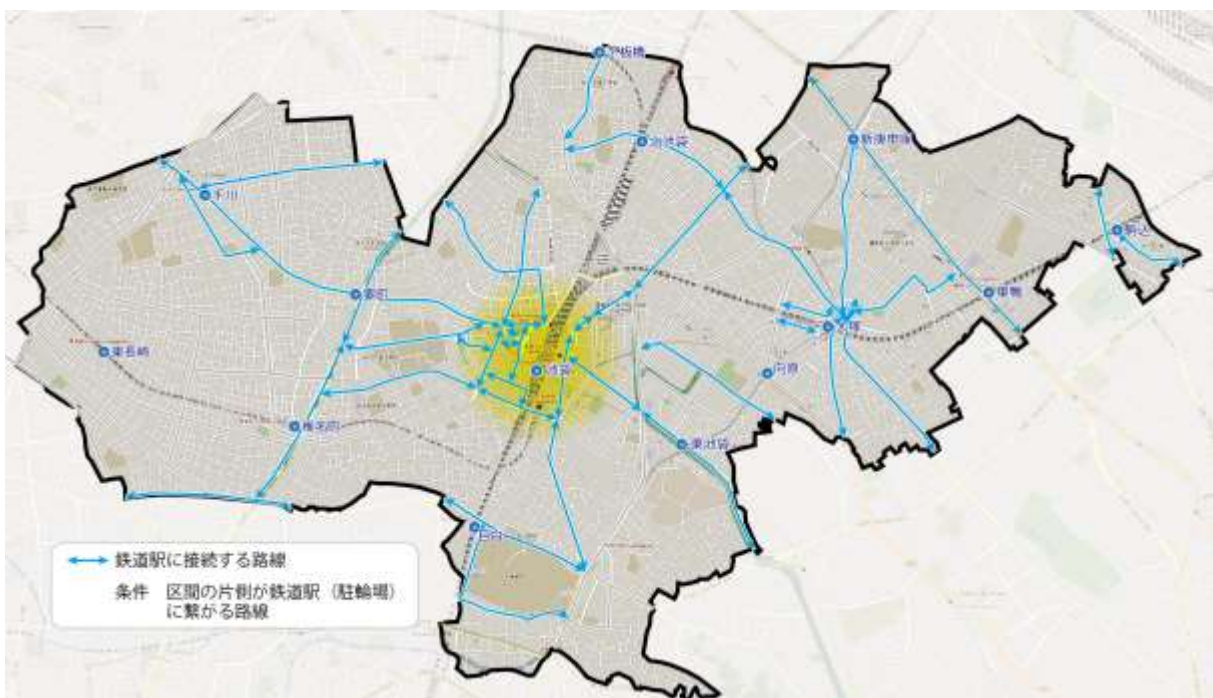
- 自転車利用の傾向として、アンケート調査等では、鉄道駅を目的地とする回答が多くみられます。とくに、複数の路線が乗り入れる交通拠点である池袋駅、大塚駅、巣鴨駅等は、利用ニーズが高くなっています。
- また、近隣部の駅についても、住宅街の最寄り駅としての利用が発生している状況です。
- そのため、区内の鉄道駅に繋がる区間について、以下の条件に基づき、対象とする路線を抽出しました。

■ 選定条件

①区内の鉄道駅に接続する路線（駅周辺の駐輪場を想定）

- 区内各地に鉄道駅がある状況から、多くの路線が対象として抽出されています。

■ 鉄道駅接続と対象路線



視点3 買い物のために使える路線か？

- 区内での自転車利用については、買い物を目的とした利用が多くみられます。全国有数の商業集積地である池袋駅周辺の繁華街や、巣鴨駅周辺の商店街など、区内外からの買い物需要が発生しています。
- 商業の集積状況を評価するため、都市計画での用途地域指定での「商業系用途（商業、近隣商業）」を経由する路線を選定します。

■ 選定条件

- ① 店舗が集まる商業系用途地域を経由する路線
- ② 池袋駅周辺の商業系用途地域に含まれる路線

- 池袋駅、大塚駅、巣鴨駅等の商業集積のあるエリアのほか、沿道に店舗が立地する幹線道路も指定されています。

■ 商業系用途と対象路線



視点4 通勤のために使える路線か？

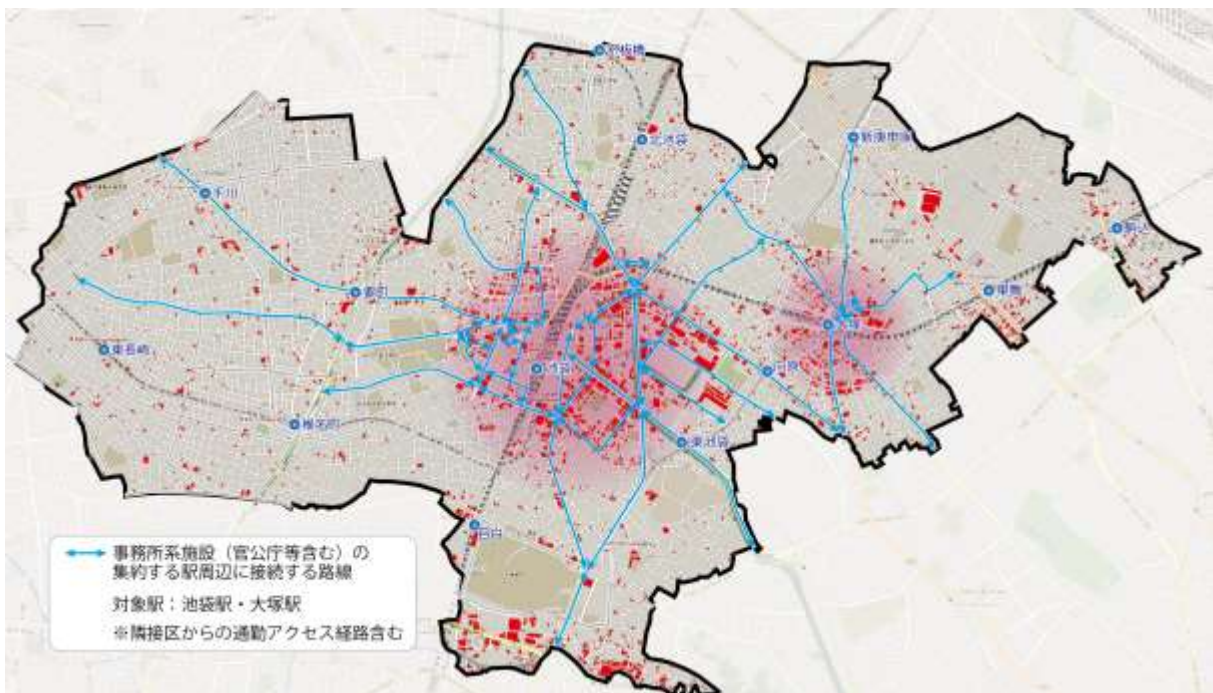
- 区内の業務集積は、池袋駅、大塚駅の周辺に集まる傾向があります。
- 国勢調査によれば、通勤者の流入は、板橋区、練馬区からの流入が多く発生しており、その一部は自転車通勤をしている可能性があります。隣接区からのアクセスを含めて、池袋駅、大塚駅周辺の業務集積地に繋がるネットワークが必要です。
- そのため、都市計画基礎調査における建物用途現況調査より、事務所系の建物を抽出した上で、池袋駅、大塚駅の業務集積のエリアを設定し、そのエリアに接続する広域的なアクセス経路を選定します。

■ 選定条件

- ①池袋駅・大塚駅の事務所系施設が集中するエリアに接続する路線
- ②池袋駅・大塚駅の事務所系施設が集中するエリア内に含まれる路線

- 隣接区からのアクセス経路を含め、広域的に繋がる路線が選定されています。

■ 事務所系建物と対象路線



視点5 通学のために使える路線か？

- 区内の高校、大学等の中でも、自転車通学が認められている学校については、その周辺での自転車利用が、通学時間帯に集中する可能性があります。通学時間帯には同時に歩行者の通行も想定されることから、車道を走行するよう誘導することが期待されます。
- そのため、区内に立地する高校、大学等に繋がる路線を、以下の条件に従い抽出しています。なお、池袋駅周辺の自転車通学が認められていない学校については、対象から除外しています。

■ 選定条件

- ① 自転車通学が認められた高校、大学に隣接する路線
(概ね 100mの範囲を想定)

■ 高校・大学と対象路線



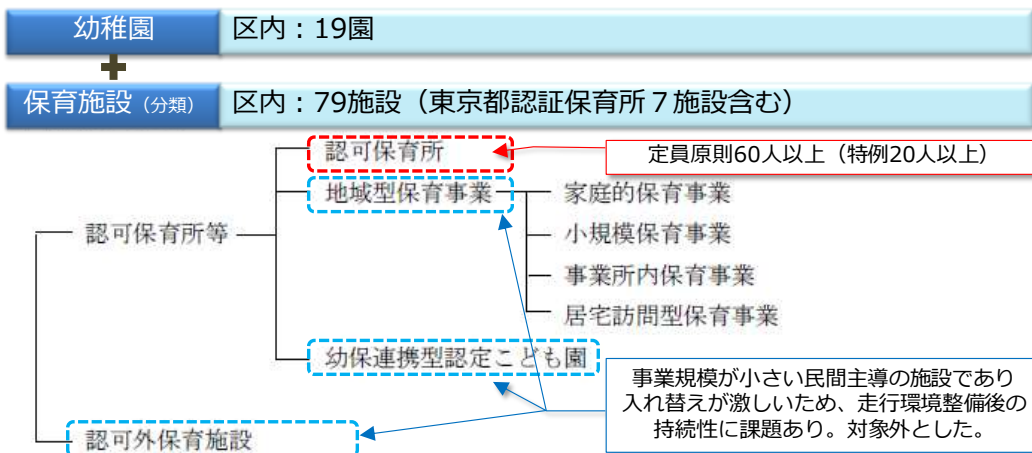
視点7 子育て支援：幼稚園・保育園に繋がる路線か？

- 電動アシスト付き自転車の普及等を背景に、近年自転車による幼稚園・保育園への通園送迎の自転車利用が増えています。
- 幼稚園、保育園の周辺では、通園時間帯に多方面から多くの自転車が集まる状況が見られる一方で、歩道内には徒歩で通園送迎をする人も集まっており、徒歩、自転車共に安全に通園送迎ができていない状況も見られます。
- そのため、区内の幼稚園、保育園（認可保育所等含む。下図参照）に繋がる路線を、以下の条件に従い抽出しています。

■ 選定条件

- ① 幼稚園・保育園に隣接する路線（概ね 100m の範囲を想定）

■ 幼稚園・保育園と対象路線



③計画対象路線の重要性評価の結果

- 前節までの7つの評価の視点からの路線抽出を重ね合わせて、各視点に含まれる路線を“1点”として得点化し、合計した総合得点は以下ようになります。
- 得点の高い路線は、池袋駅に接続する区間が集まっているほか、国道、都道を中心に広域的に繋がる路線の得点も高い傾向があります。
- なお、得点化を行った際に0点と評価された2区間（下図参照）については、重要性が低い路線として対象外として取り扱います。
- そのため、本計画で位置付ける自転車ネットワークは、全74区間55.6kmと設定します。

■対象路線ごとの路線評価結果（総合得点による色分け）



■路線評価結果の一覧表

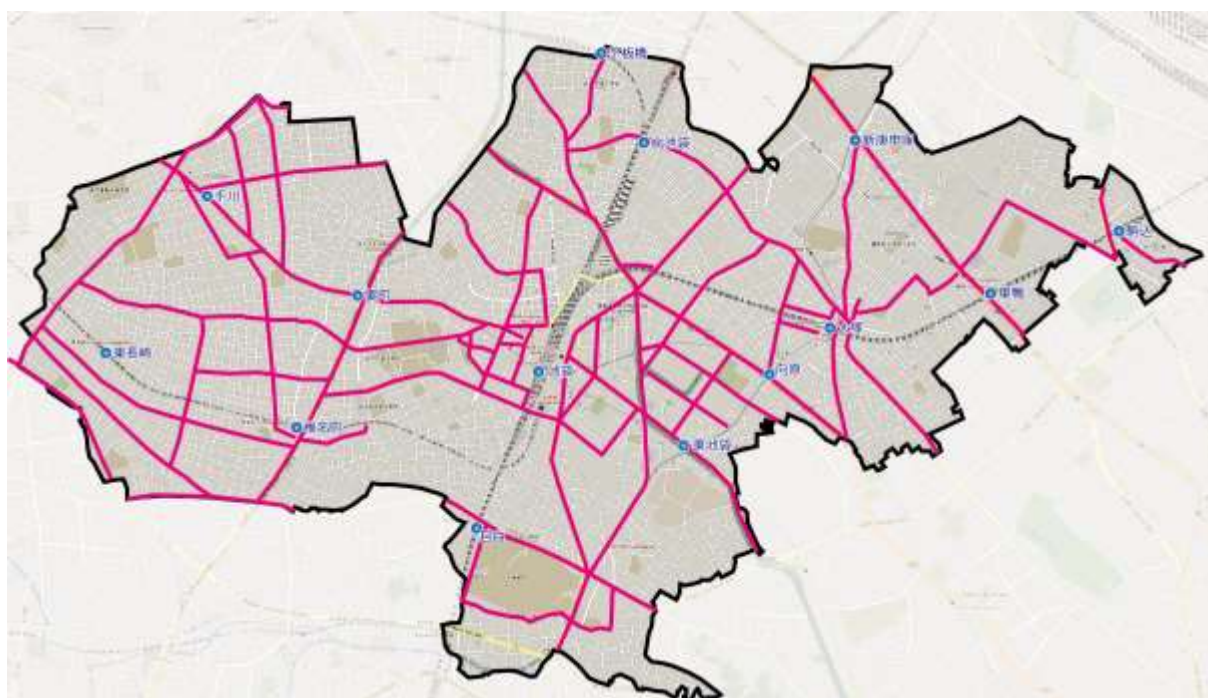
スコア	区間数	道路種別延長 (km)			総延長 (km)
		国道	都道	区道	
6点	3		2.8		2.8
5点	11	3.2	2.5	6.1	11.8
4点	22	1.4	4.3	6.3	12.1
3点	20		4.4	11.7	16.1
2点	9		2.4	5.1	7.4
1点	9		1.0	4.2	5.3
0点	2		0.6	0.4	1.1
総計	76	4.6	18.1	33.9	56.6
0点除く総計	74	4.6	17.5	33.5	55.6

3. 計画対象路線の抽出結果

①計画対象路線（国道・都道・区道）

- 本区における、自転車走行環境を整備する自転車ネットワーク 全 55.6km (74 区間) は、以下に示す区間となります。
- なお、この路線については、国道・都道を含めた、本区の「自転車ネットワークを形成するために必要」な全路線であり、区が道路管理者として主体的に整備できない路線も含んでいます。
- そのため、この自転車ネットワーク全体を【計画対象路線】と呼称し、国道・都道の整備に関しては、各道路管理者の整備計画に準じて連携して進めます。

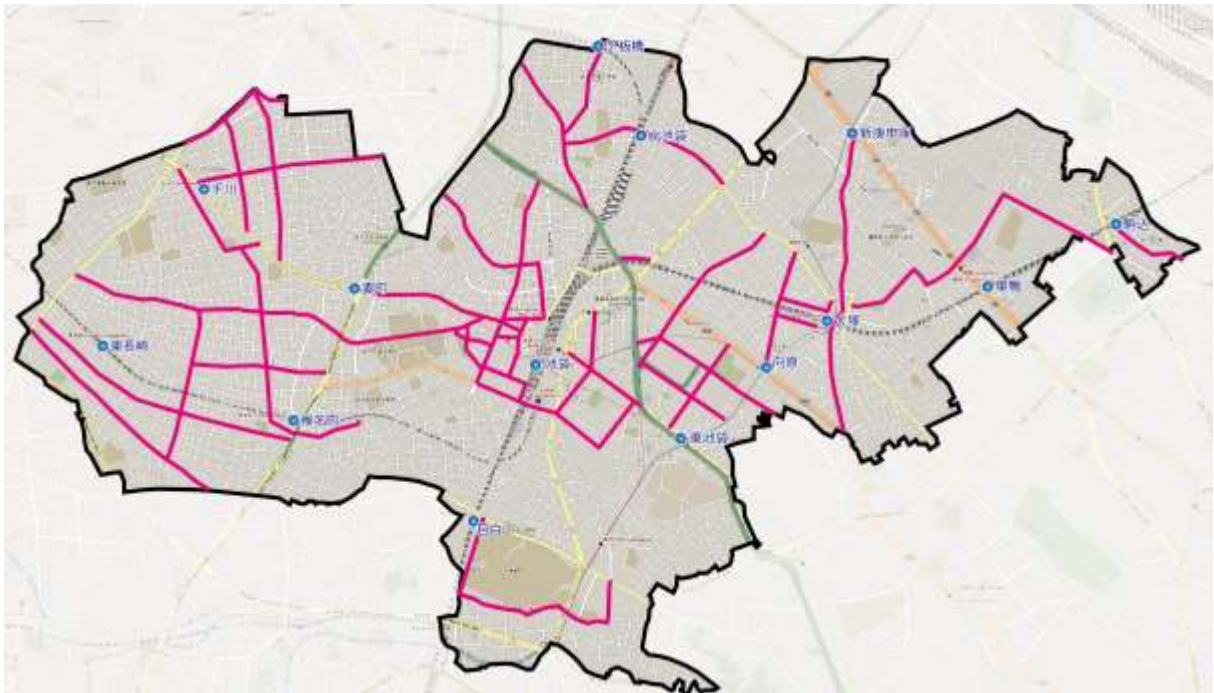
■ 【計画対象路線：55.6km】 区内の自転車ネットワークを構成する全路線



②整備路線（区道）

- ①に示す計画対象路線全体のうち、区が道路管理者として主体的に整備を進める路線33.5km（下図参照）については、【整備路線】と呼称します。
- この整備路線については、次章で整理する整備形態に従って、本計画の計画年次（平成30年～平成39年）の10年間の中で順次整備を進めます。
- なお、近年、自転車に関する法制度や取組等は大きく変化している状況にあり、また東京オリンピック・パラリンピック競技大会を間近に控える中で、都内の自転車利用の環境も大きく変わりつつあります。
- そのため、整備路線の整備形態、整備順序についても、時流に合わせて見直しを図るため、前期5年間での整備状況、自転車走行環境の浸透状況等を勘案し、順次見直しを進めます。

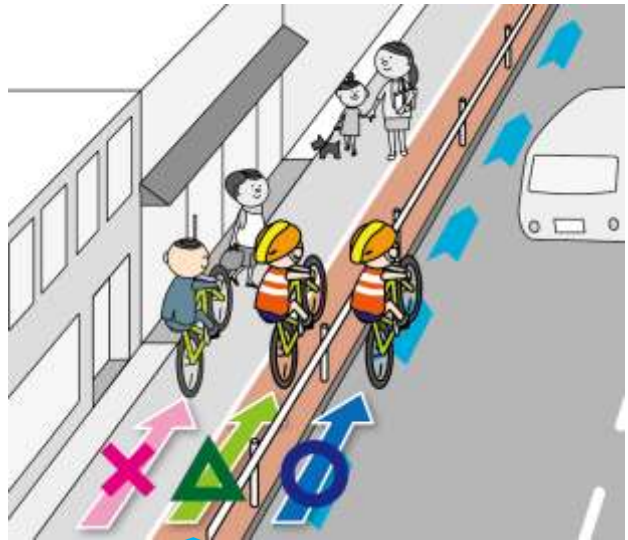
■ 【整備路線：33.5km】 計画対象路線のうち区主導で整備を進める路線



③整備の実行に向けた配慮点

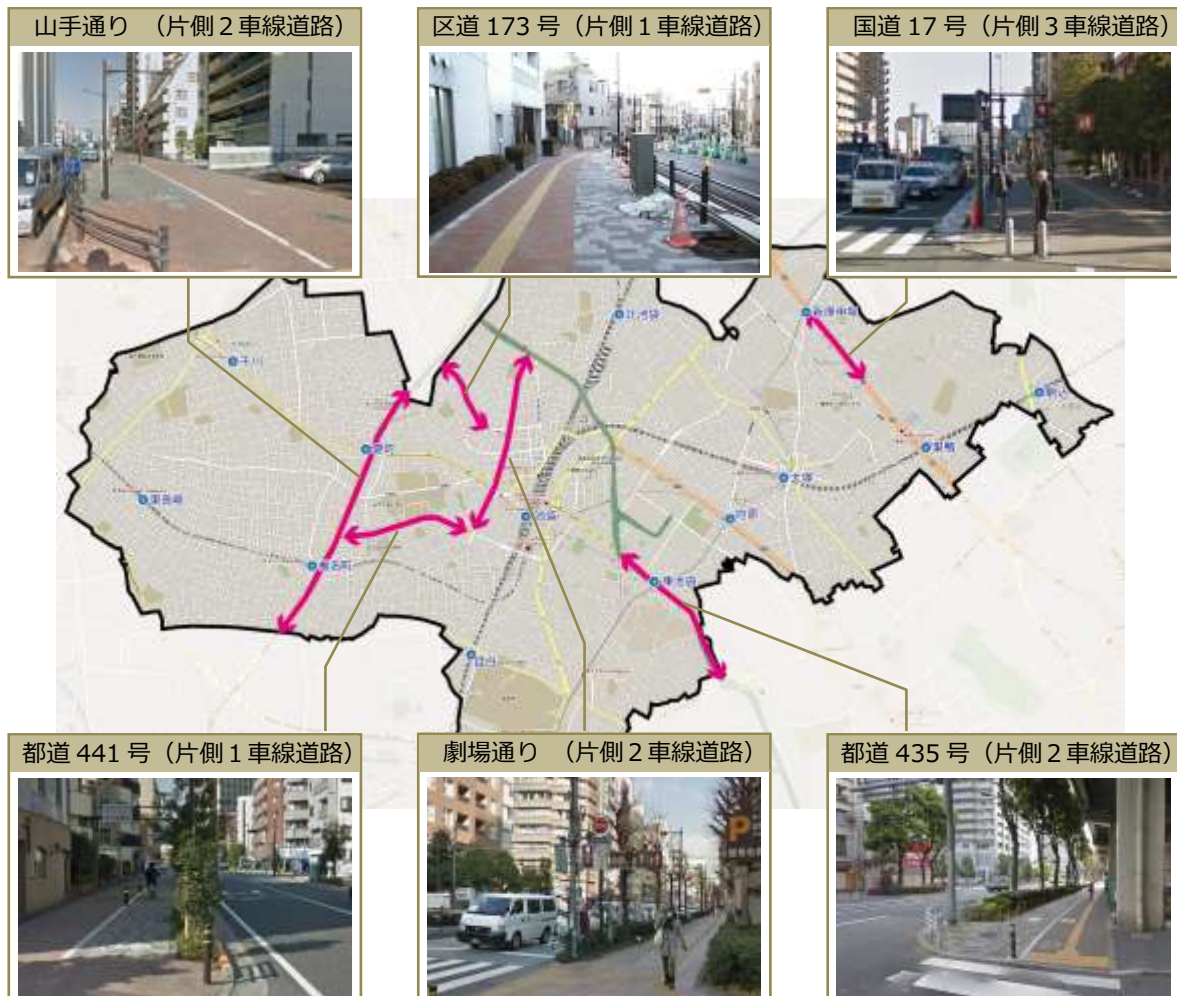
A：既存の歩道内整備路線での対応

- 平成 30 年 5 月現在、区内では国道、都道を中心に以下の区間に、歩道内の自転車の通行空間（普通自転車通行指定部分）が整備されています。
- 現在の国のガイドラインでは、歩道内の整備形態は想定せず、車道通行を基本として整備する方向性が示されています。
- しかしながら、現状として歩道内の通行空間の利用が発生し、またアンケート調査では通行した人からの評価も高い状況もあります。
- 車道通行が浸透するまでの過渡期の暫定的な取り扱いとして、車道の自転車走行空間と歩道内の通行空間を併用する等の対応を検討します。



歩道内の既存区間を維持しつつ、自転車ナビラインを併設することで、利用者が「スムーズに車道を走行」、「ゆっくり歩道を通行」を選択できるしくみを検討。

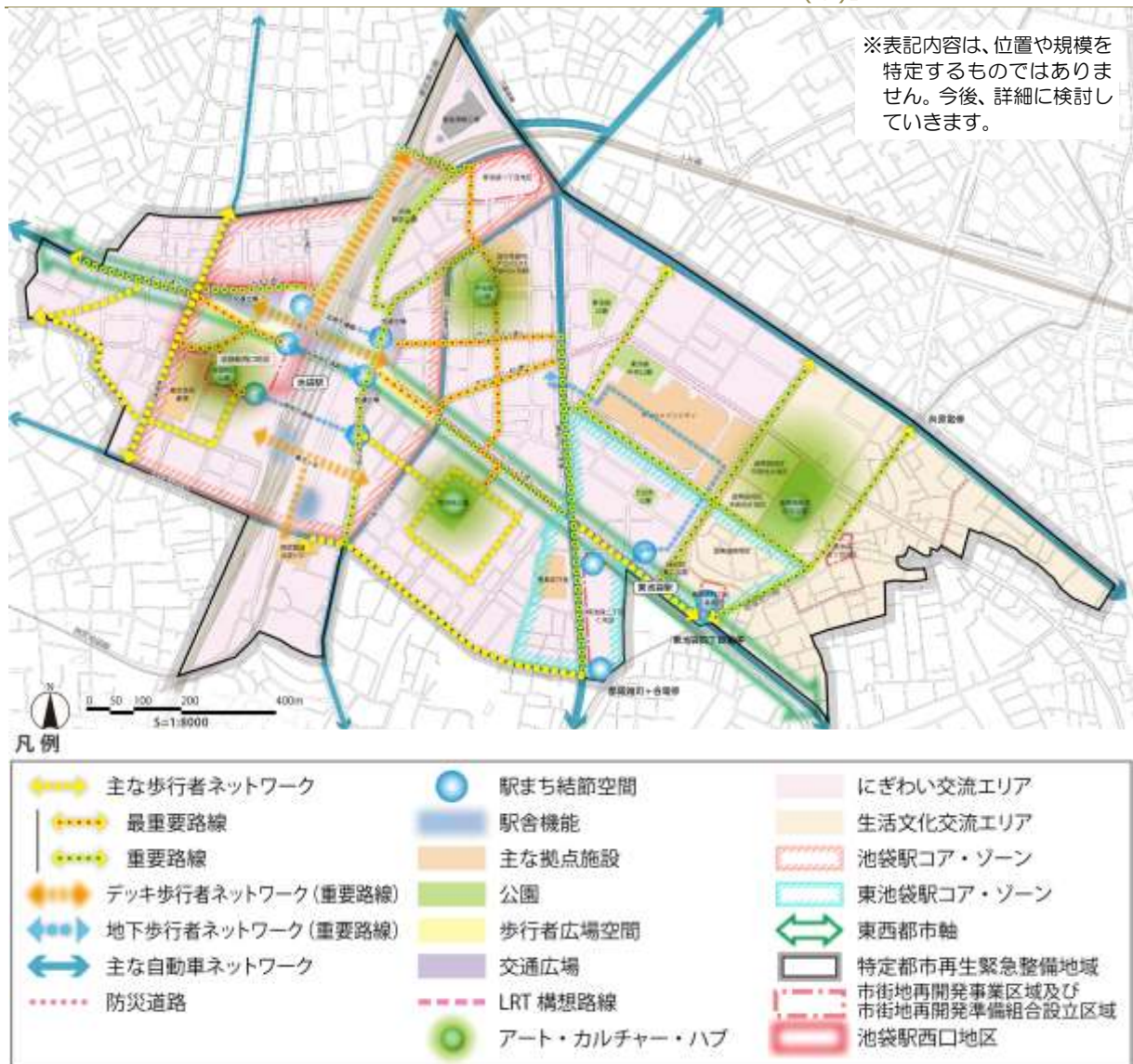
■ 既存の歩道内整備路線の位置と状況について



B：池袋駅周辺での都市開発に合わせた対象路線の見直し

- 池袋駅周辺は、駅周辺及び繁華街等を含めた自転車利用の集中と、歩行者の安全性確保の視点から、既存道路における自転車走行環境の整備対象の路線として位置付けています。
- 一方で、池袋駅の東口・西口共に、今後、複数の民間都市開発を伴うまちづくりが予定されていることから、これらとの整合を図る必要があります。
- そのため、池袋駅周辺に関しては、本計画での対象路線を“既存道路を活用する場合に必要な路線”と位置付けた上で、都市開発計画等の進捗に応じて、本計画に位置付けた駅周辺の自転車ネットワークを補うよう、適宜調整を依頼すると共に、必要に応じて本計画の一部修正を図ります。

■ 第6回池袋駅周辺地域再生委員会資料「池袋駅周辺地域基盤整備方針(案)」より



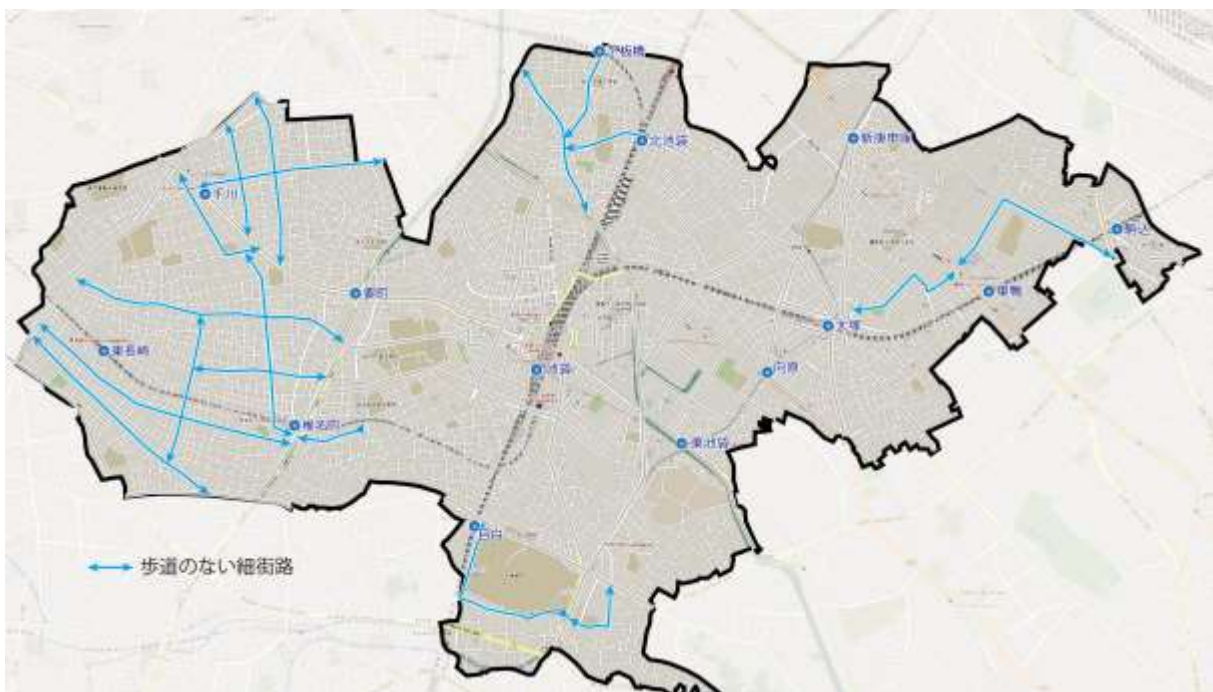
C：細街路・一方通行道路等での自転車ナビライン等の整備について

- 区内西側の住宅地内などの対象路線では、自動車やバス等が通行する道路でありながら、道路幅員が狭く、歩車道の分離がされていない細街路区間も多くみられます。また、一方通行規制（自転車は除く）がかけられている区間も含まれています。
- 他区では、自動車への自転車通行の周知や、車両速度の抑制等の効果も含めて、細街路でも自転車走行環境を整備するケースがあります。（細街路では自転車ナビラインの整備が多い。写真は太田区の事例）
- 他都市の事例を踏まえながら、細街路における自転車走行環境の整備方法を検討した上で、対象路線としての整備の有無を検討することが必要です。
- また、自転車ネットワークとしての整備対象路線に含まれない道路でも、通学路などの安全対策や、自転車と歩行者、自動車の分離による交通の整序化が必要な場合などでは、生活道路等の安全対策の一環として自転車走行環境の整備を個別に検討します。

他区での細街路設置例（太田区）



■ 歩道のない細街路の位置



D：整備優先順位の設定について

- 自転車ネットワークの整備は、計画期間 10 年間で整備を目指し、本計画において重要性が高いと評価した区間から順次進めていくことを基本とします。
- 一方で、自転車事故が多発したり、優先度が高くても、整備を行う沿道住民等の利害関係者を含めた地元の合意形成が得られない箇所等の要因から、整備順序が変わることも考えられます。そのため、前期5年間については、下図の評価結果を基本としながらも、地元の理解が得られた箇所から順次整備を進め、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、平成 30 年度において各整備路線の具体的な実施計画を策定します。

■ 国道・都道の優先順位



■ 区道の優先順位



VI 整備形態の基本設定



1. 整備形態の基本的な考え方

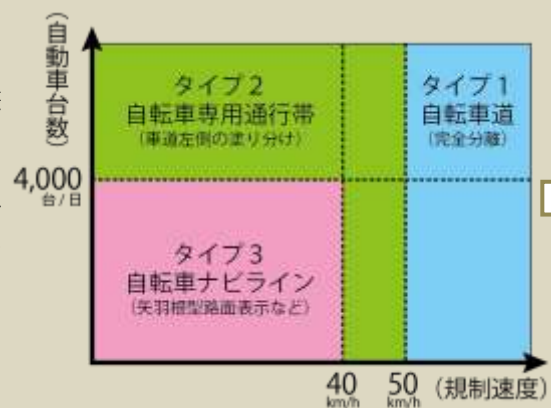
①基本的な考え方

- 整備形態は、全国の各自治体が、国のガイドラインに準拠した整備計画を策定し、整備を進めていることから、本区でも基本的には国のガイドラインを踏襲した整備を基本とします。
- ただし、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。



詳細は次頁フロー図を参照

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「自転車道」、「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。



理想的には、「車道」と「歩道」から分離した「自転車道」が作りたいたいけど、道幅が足りずできない...



道路幅がない等で整備できない場合でも、少しでも車道走行しやすくしていきます。

方針

3 今ある歩道通行規制は、走行環境整備路線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視点から、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

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”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（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。
- 各整備形態の基本的な整備方法については、次節「2. 単路部※での標準的な構造」の中で整理します。

※単路部：交差点、分流合流部などがなく、単純な「道路の直線区間」をいう。

■ 基本的な整備形態のイメージ（国のガイドラインより引用）

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>ビクトグラム等を設置</p> <p>歩道 車道</p> <p>(2) 歩道のない道路における対策</p> <p>【路肩・停車帯内の対策】</p> <p>【車線内の対策】</p> <p>※矢印視認性表示は外側縁の下に重複させることができる</p> <p>歩道 車道</p>

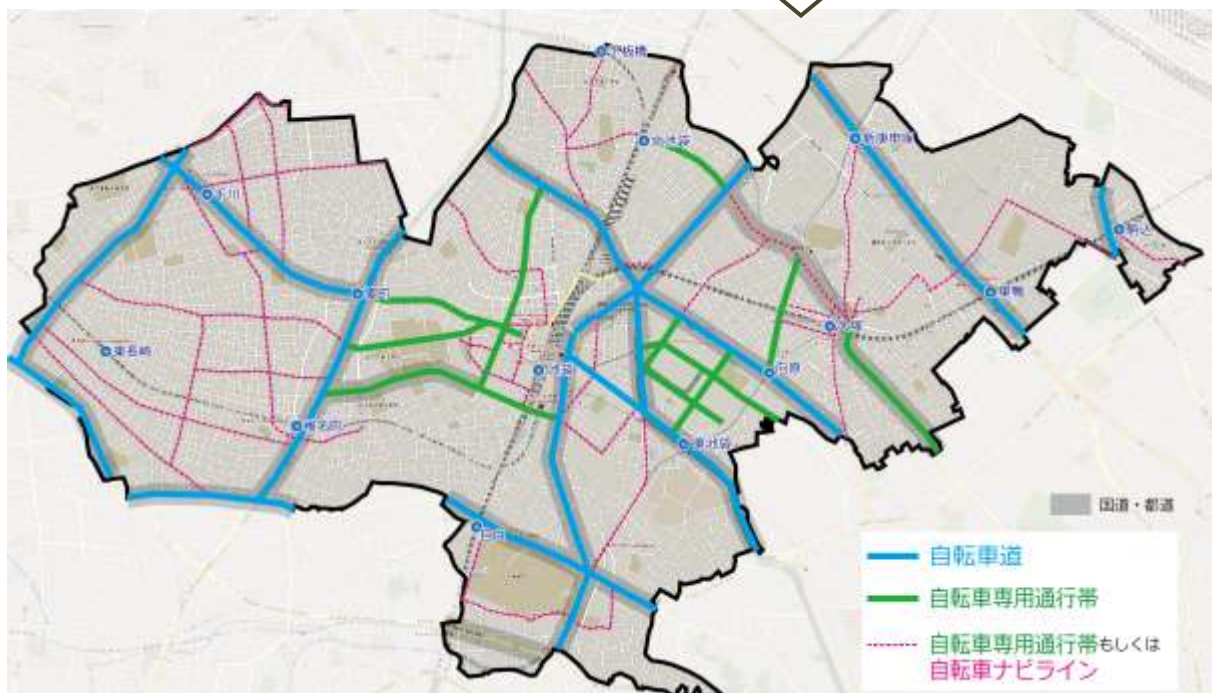
③国のガイドラインに準拠した「理想的な形態」について

- 国のガイドラインでの「理想的な形態」を選定する条件を踏まえ、道路交通センサス交通量（平成27年実施）に基づき、計画対象路線のあてはめを行った結果は以下の通りです。
- 国道、都道を中心に、理想的な形態として「自転車道」「自転車専用通行帯」の整備が求められる区間が多数あります。ただしこれらの道路では構造的に理想的な整備が難しい区間が多く、暫定的な整備形態による早期整備の検討も必要です。

■ 道路交通センサス交通量の整理



■ 条件に合わせて設定した場合の【理想的】な整備形態



④「暫定形」での整備による早期事業の実現

- 過密な都市構造にある本区では、理想形としての「自転車道」「自転車専用通行帯」の整備が求められる区間でも、現実的には道路幅員等の構造面から、早期整備が困難な区間も数多く存在しています。
- 一方で、近年の自転車関連事故の増加や、東京オリンピック・パラリンピック競技大会の開催を間近に控える中で、自転車走行環境の整備は急務です。
- 国のガイドラインでは、理想形での整備が困難な場合、車道混在型（自転車ナビライン等）による暫定的な整備の方向性も示されています。区の現状を踏まえ、自転車ナビライン等による暫定的な整備も視野に早期実現を目指します。
- 自転車ナビライン等による暫定的な整備は、歩道内通行空間の既設区間についても適用し、車道を通行する自転車が安全かつスムーズに走行できる環境の確保を図ります。
- なお、今後の都市計画道路の整備や再開発計画等の進み中で、道路の改良等が行われる場合については、各路線の「理想的な整備形態」による整備の可能性を検討し、実現可能な場合には自転車道、自転車専用通行帯としての整備に向けた調整を図ります。

■「理想形」と「暫定形」の考え方（歩道内通行空間の既設区間を例に）

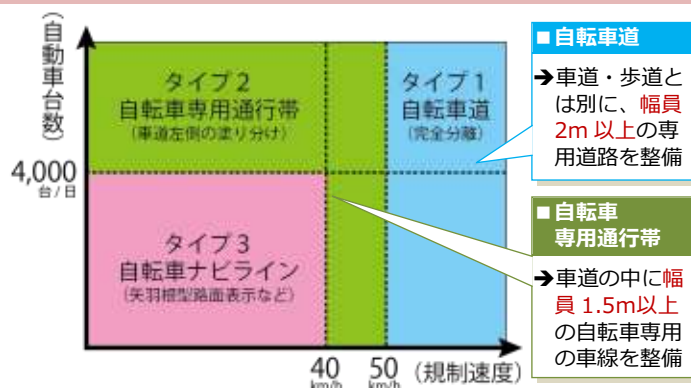
【現状】 国ガイドラインに準拠した自転車走行環境が整っていない状況

- 区内では、歩道内の自転車通行場所を示す「普通自転車通行指定部分」の交通規制に基づき整備された区間があります。
※例えば、劇場通り等の区間（右写真）
- 車道での国ガイドラインに準拠した形態での整備区間は整っていない状況です。



【理想形】 道路空間の再配分も視野に幅員を確保し【自転車道】【自転車専用通行帯】等を整備

- 国のガイドラインの条件に照らし、【自転車道】、【自転車専用通行帯】整備が求められる区間では、将来の理想形を実現するため、道路空間の再配分も視野に定められた幅員を確保する必要があります。
(整備形態は、規制速度と自動車交通量に基づき定められます。)
- 歩道内の既設区間でも、この考え方に照らし理想的な整備形態を検討します。



過密な都市構造のため、道路拡幅を伴う整備の早期実現は困難な道路も多い

【暫定形】 自転車ネットワーク早期実現に向け、暫定として【自転車ナビライン】を整備

- 【暫定的】に、法的な幅員の制限がない自転車ナビラインによる早期整備を進めます。
- この暫定的な措置は、将来的に車道通行が国民に十分浸透し、理想形としての自転車道等の整備に対する国民理解が得られた段階までを想定します。

2. 単路部での標準的な構造

①自転車道

■ **法律上の定義**：道路構造令第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用。

■ **国のガイドラインでの取り扱い**

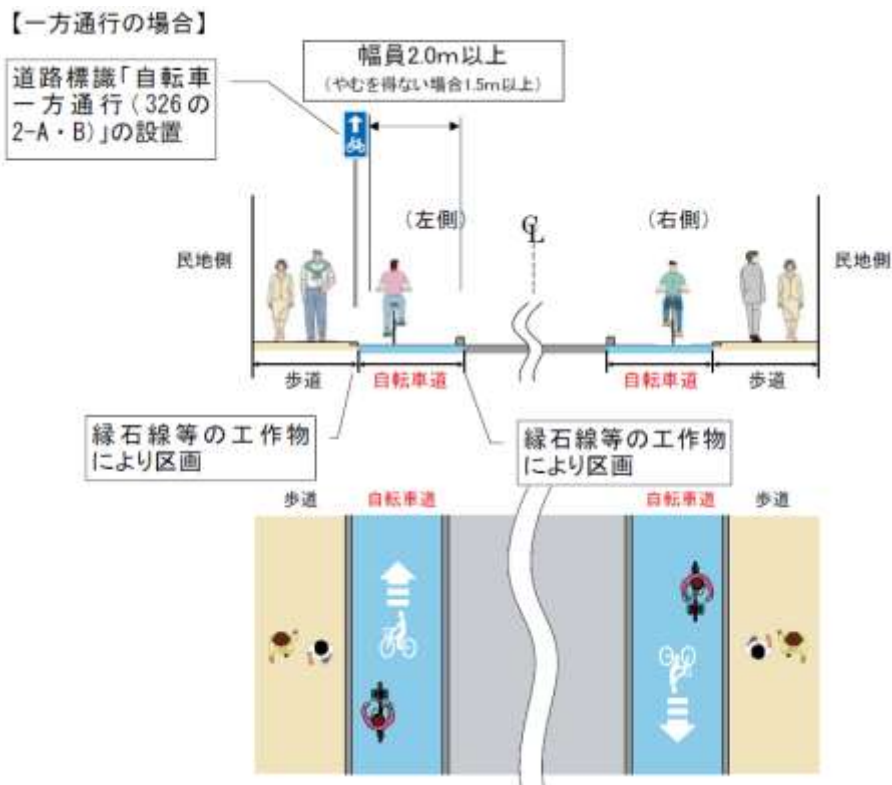
- **自転車道での通行方法は、一方通行を基本とする。**
→ 一方通行の場合、目的地へ向かう場合に遠回りになることで、沿道施設への出入りの不便等の面から沿道理解が得られにくい場合はあるものの、双方向通行とした場合、自動車との逆方向の進行での自動車との出会い頭事故の危険性、交差点内での錯そう等の課題を重視し、一方通行とする。
- **双方向通行適用の場合、以下の4つの条件を満たす特別な場合のみ暫定的に認める。**
 - ① 一定の区間長で連続性が確保されていること
 - ② 区間前後・内に双方向通行の自転車道が交差しないこと
 - ③ 区間内の接続道路が限定的で自転車通行の連続性・安全性が確保できること
 - 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



■ **本計画での取り扱い**

- 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、道路拡幅等を含めた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。

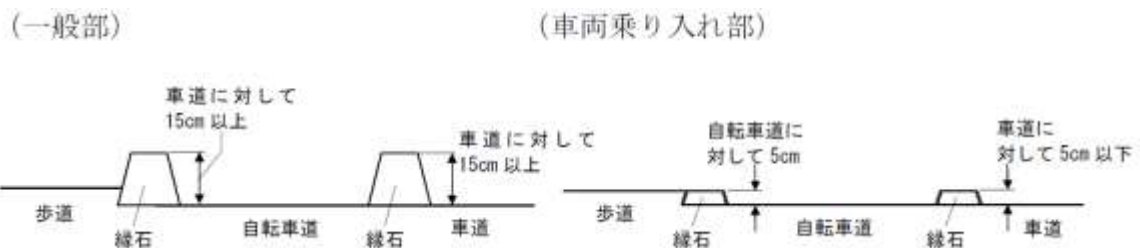
【国のガイドラインでの標準的な構造】



細目① 分離構造について

■ 基本的な考え方（国のガイドラインに準拠）

- 自転車道と車道の間には、車道から高さ 15cm 以上の縁石を設置する。（交通安全対策等で必要な場合、最大 25cm まで）
- 自転車道と歩道の間には、原則として車道から高さ 15cm 以上の縁石を設置する。
- 柵などの分離工作物は、自転車通行の安全性に配慮し、できる限り設置しない。
- 車両乗り入れ部についても、自転車道と車道、自転車道と歩道の縁石を設置する。高さについては、自転車道と歩道の境界は自転車道から 5cm、自転車道と車道の境界は車道から高さ 5cm 以下とする。



細目② 路面等の舗装について

■ 基本的な考え方（国のガイドラインに準拠）

- 簡易舗装又は舗装する。
- 横断勾配は2%を標準とする。
- 自転車道の起終点は、ボラード（車両侵入防止柵）等の工作物はできる限り設置しない。（自転車の安全性、快適性を向上させるため。やむを得ず設置する場合は、弾力性のある素材を使用し、夜間でも視認できるよう配慮する。）

細目③ 道路標識について

■ 基本的な考え方（国のガイドラインに準拠）

- 自転車の通行空間を道路利用者に明確に示すため、自転車道を示す道路標識「自転車専用（325の2）」を設置する。（ガイドラインでは“望ましい”と記載）
- 道路標識「自転車専用（325の2）」を設置する場合、自転車道の始まり及び終わりの地点において、始点標識及び終点標識をそれぞれ設置する。
→この場合、始点標識には補助標識「始まり（505-A・B）」、終点標識には「終わり（507-A・B・C）」を附置する。
- 一方通行路の入口の路端に、道路標識「自転車一方通行（326の2-A・B）」を設置。
→始点標識には補助標識「始まり（505-B）」を附置する。
- 一方通行路の出口の路端に、道路標識「自転車一方通行（326の2-A・B）」を設置。
→終点標識には補助標識「終わり（507-B）」を附置する。
- 一方通行路の出口の左側の路端に、車両の進入が禁止された方向に向けて、補助標識「この自転車道」を附置した道路標識「車両進入禁止（303）」を設置する。



道路標識「自転車専用（325の2）」

道路標識「自転車及び歩行者専用（325の3）」

細目④ 路面表示について

■ 基本的な考え方（国のガイドラインに準拠）

- 自転車の通行場所を道路利用者に明確に示すため、自転車のピクトグラムと進行方向を示す矢印を設置する。（下図参照）
- 一方通行規制を実施した自転車道に停止線を設置する場合、自転車道全幅に設置する。
- 車両乗り入れ部から進入する自転車の逆走を防止するため、必要に応じ、進行方向を示した路面表示等を設置する。

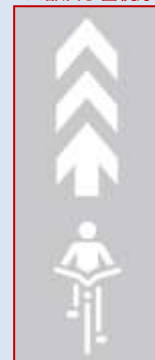
■ 自転車のピクトグラムについて

- 自転車のピクトグラムについては、国ガイドラインでは自転車の「側面」を描いた左図案で示されているが、都及び警視庁では、自転車ナビマークとして、自転車の「前面」を描いた右図案を推奨している。
- 他区との連続性を考慮し、本区での自転車のピクトグラムについては、右図案に基づき整備することを基本とする。

①「側面」図案
※国ガイドライン
より引用



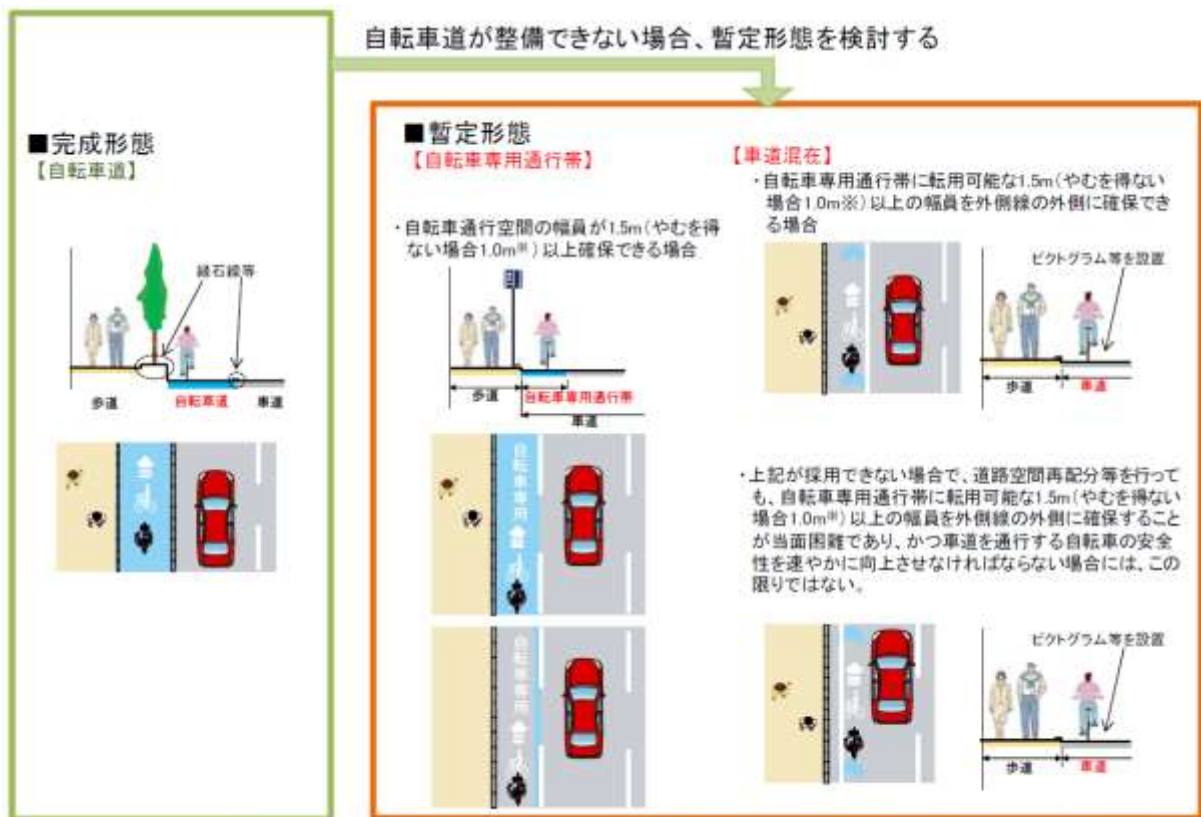
②「前面」図案
※都及び警視庁



細目⑤ 「自転車道」の整備暫定形態の取扱

■基本的な考え方（国のガイドラインに準拠）

- 理想的な整備形態としての自転車道（幅員 2.0m以上）が整備できない場合、自転車専用通行帯での整備を検討する。
- 自転車専用通行帯に転用可能な幅員（1.5m以上が基本。やむを得ない場合 1.0m以上。）の幅員が外側線の外側に確保できる場合、その部分を利用して法定外表示（自転車ナビライン等）を設置。
- 上記の整備が難しい場合で、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は、上記の限りでない。（自転車ナビラインの設置を認める等）



※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。

②自転車専用通行帯

■国のガイドラインでの取り扱い

- 幅員は、1.5m以上を確保する。ただし、やむを得ない場合は、整備区間の一部で1.0m以上まで縮小することができる。

→やむを得ない場合は、交差点の右折車線設置場所等、空間的な制約から1.5m確保が困難な場合
→縮小する場合、局所的にとどめると共に、側溝の部分を除く舗装部分の幅員を1.0m程度確保

※補足：自転車専用通行帯は、車道に自転車専用の車線を付加するものであるため、通行方法は必然的に、自動車と同じ方向に進行することになります。



■本計画での取り扱い

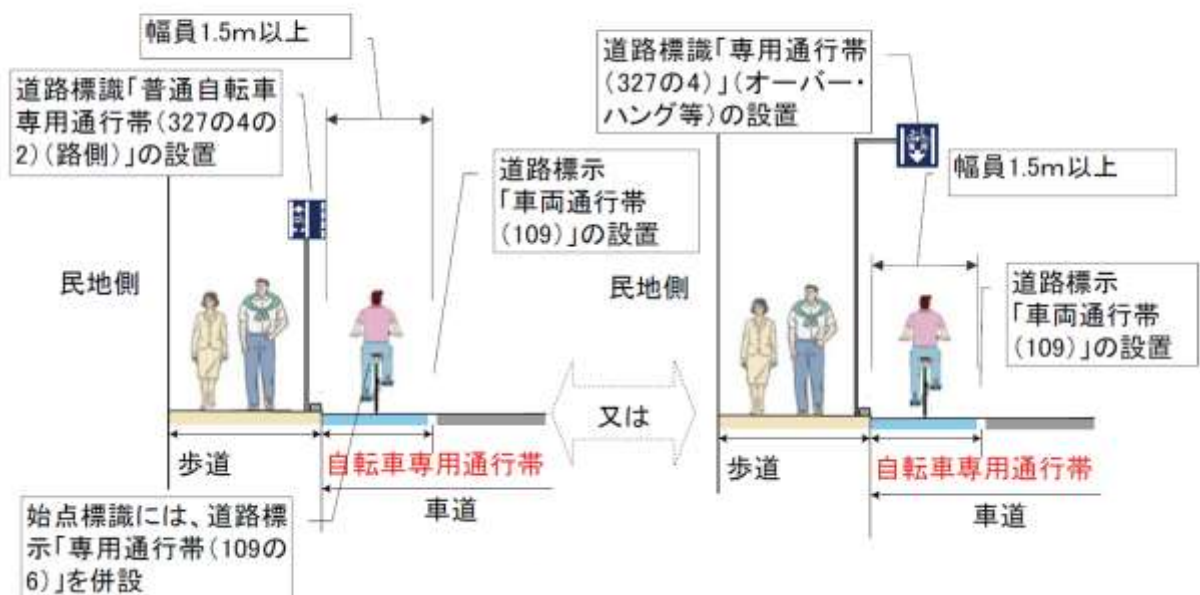
- 自転車専用通行帯の整備にあたっては、基本的には幅員1.5m以上の確保を目指します。ただし、区の道路事情を勘案すると十分な幅員の確保が困難な区間が多いことから、幅員1.0~1.5mの場合についても、自転車専用通行帯の整備の可能性を検討します。
- 自転車専用通行帯を整備する場合、自動車からの視認性に配慮し、自転車専用通行帯全幅のカラー舗装（带状路面舗装。次ページ上図）を行います。ただし、全部を着色した場合に、景観上や地元の合意が得られにくい等の問題がある場合、一部の着色を選択することも可能とします。
- 一方通行道路の場合、自動車の進行方向と異なる方向に、自転車専用通行帯を整備することはできない（逆方向の車線をつくることはできない）ため、自転車も原則一方通行とします。ただし、地元の合意が得られない場合等については、自転車ナビラインに準拠した法定外表示により対応します。（77ページ 細目②参照）

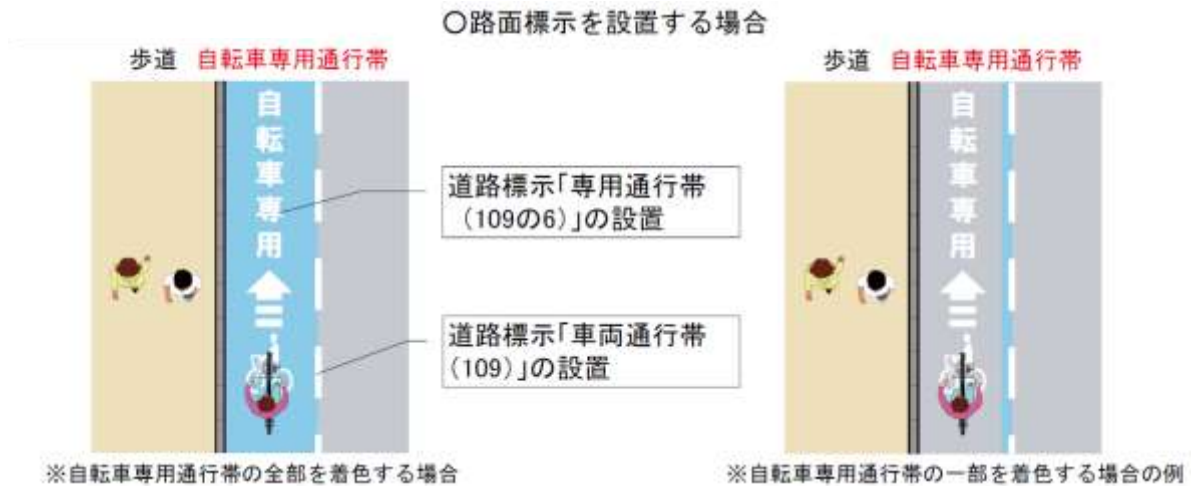
【国のガイドラインでの標準的な構造】（標識を設置する場合）

【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

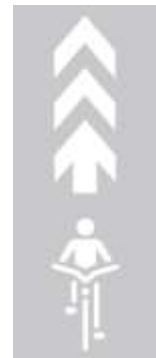




細目① 道路標示・道路標識について

■基本的な考え方 (国のガイドラインに準拠)

- 道路標示「車両通行帯 (109)」に併せて、自転車専用通行帯を示す「専用通行帯 (327の4又は327の4の2)」又は「専用通行帯 (109の6)」を設置する。
→道路標識「専用通行帯 (327の4の2)」を設置する場合、始点部に道路標示「専用通行帯 (109の6)」を併設する。
- 道路標識「専用通行帯 (327の4又は327の4の2)」を設置する場合には、自転車専用通行帯の始点・終点に、始点標識及び終点標識をそれぞれ設置する。
→この場合、始点標識には補助標識「始まり (505-A・B)」、終点標識には「終わり (507-A・B・C)」をそれぞれ附置する。
- 車両乗り入れ部から進入する自転車の逆走を防止するため、自転車のピクトグラムと進行方向を示す矢印を設置する。(右図)
- 帯状路面表示の幅 (上図) は、自転車専用通行帯の幅の全部もしくは一部のいずれかを選択する。



写真Ⅱ-6 道路標識「専用通行帯 (327の4)」と道路標示「専用通行帯 (109の6)」を設置した事例



写真Ⅱ-7 道路標識「普通自転車専用通行帯 (327の4の2)」と道路標示「専用通行帯 (109の6)」を設置した事例

細目② 一方通行道路における自転車専用通行帯規制について

■ 基本的な構造（国のガイドラインに準拠）

- 一方通行道路では、自動車の一方通行と逆方向について、自転車専用通行帯の規制を行うことはできない。
- このため、自動車の一方通行とは逆方向の車道上に、自転車専用通行帯に準じた自転車通行空間の幅員の確保及び路面表示を設置することが望ましい。

※補足：一方通行規制のある道路では、自動車と逆方向に進行する部分について、法的な拘束力のない法定外表示で、通行する場所と進行方向を示すことを推奨するものです。

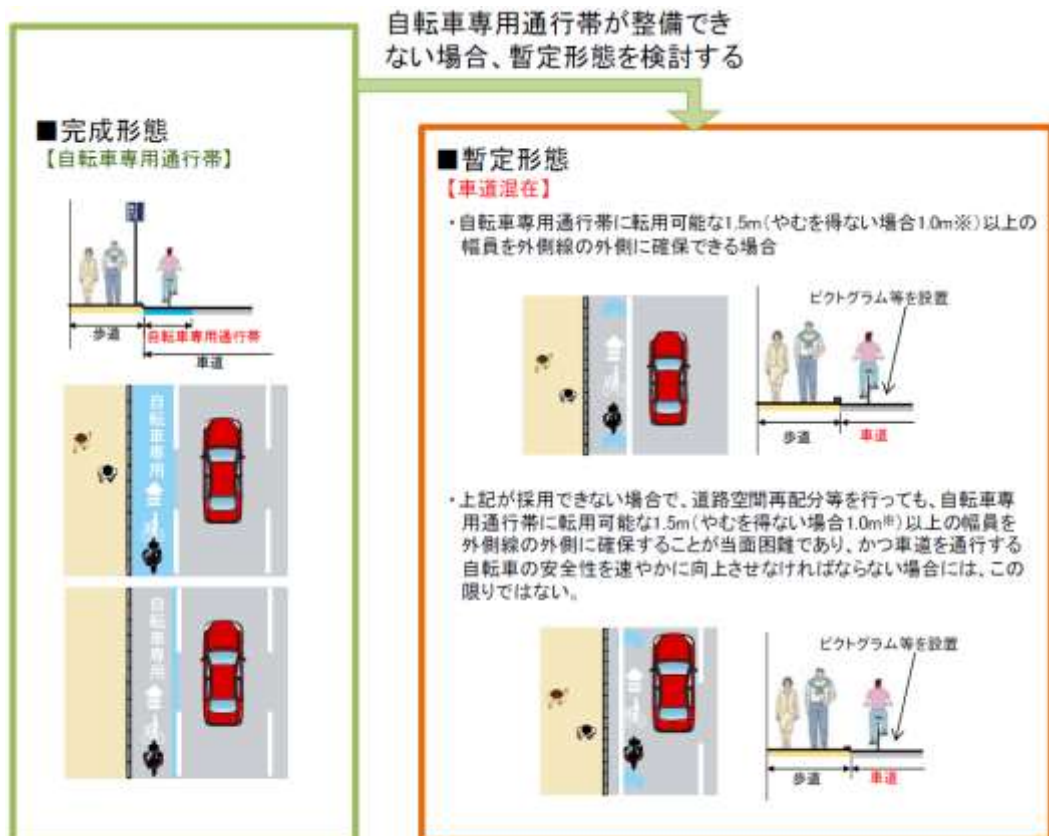


図Ⅱ-9 一方通行道路に自転車専用通行帯を設置する場合の事例

細目③ 「自転車専用通行帯」の暫定形態の取り扱い

■ 基本的な構造（国のガイドラインに準拠）

- 理想的な整備形態としての自転車専用通行帯（幅員 1.5m以上）が整備できない場合、外側線の外側での法定外表示（自転車ナビライン等）を設置。
- 上記の整備が難しい場合で、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は、上記の限りでない。（自転車ナビラインの設置を認める等）



※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。

③自転車ナビライン（車道混在型）

■国のガイドラインでの取り扱い

- 道路交通法に準じ、自転車が通行すべき車道の左側に、矢羽根型路面表示を設置。
→車道混在の整備形態では、利用者が交通規制のある自転車専用通行帯と混同することを防ぐため、帯状の路面表示については使用せず、混在することが想定される空間として、矢羽根型路面表示を設置する。
- 完成形態として整備する場合、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。
- 矢羽根型路面表示で示す舗装部分の幅員は、側溝の蓋部分を除いて 1.0m以上確保することが望ましい。



■本計画での取り扱い

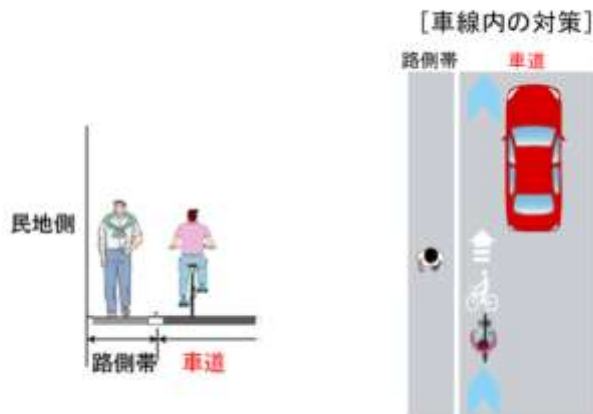
- 区の道路事情を勘案し、完成形態での整備において、外側線外側での幅員 1.0m以上が確保できない場合であっても、車線内での対策を視野に整備を進めます。
- 自転車ナビラインの整備に際して、側溝の蓋部分を除いて 1.0m以上の確保が難しい場合、側溝の蓋部分の安全対策を前提に、1.0mの幅員に含めます。
- 歩道のない道路（路側帯のある道路）では、歩行者、自動車に対しての自転車通行の周知、注意喚起のため、自転車ナビラインの設置を進めます。

【国のガイドラインでの標準的な構造】

【歩道のある道路】



【歩道のない道路】（路側帯のある道路）



細目① 自転車ナビライン（矢羽根型路面表示）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）

- 矢羽根型路面表示は、車道での自転車通行位置を自転車利用者、自動車運転手双方に示し、自転車通行空間を実質的に確保するためのもの。
- 歩道のある道路では、矢羽根型路面表示の右端が路肩端から 1.0m 以上の位置となるように設置する。
- 歩道のない道路では、原則として、矢羽根型路面表示の右端が車道外側線から車線内 1.0m 以上（交通状況に応じて 0.75m 以上）離れた位置に設置する。
- 矢羽根型路面表示の標準の仕様は、国土技術政策総合研究所による実験結果、自転車の幅を踏まえ、幅 0.75m 以上、長さ 1.50m 以上、角度 1:1.6 を基本とする。
- 道路幅員が狭く、歩行者を優先させる道路（生活道路）等では、必要に応じ、自転車の通行位置を適切に示すことができる範囲で、コンパクトな仕様とすることができる。

	形状	配置	
		歩道あり	歩道なし
仕様(案)	<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>

※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共に、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。

※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。

※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。

※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。

細目② 自転車ナビライン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）

- 矢羽根型路面表示の設置間隔は 10m を標準とする。
- 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ものとする。

■ 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



細目③ 自転車ピクトグラムについて

■ 基本的な考え方（国のガイドラインに準拠）

- 車道混在型の整備の場合には、法定外表示である自転車のピクトグラムを設置するものとする。
- 自転車のピクトグラムは、自転車の進行方向に対して左向きとし、進行方向を示す矢印との組み合わせを標準とし、これらの色彩は白系色を基本とするものとする。
- 自転車のピクトグラムは、交差点部の前後や自動車と自転車の交錯の機会が多い区間に設置することを基本とする。
- 車道混在において矢羽根型路面表示と併用する場合は、単路部では矢羽根型路面表示よりも広い間隔で設置できる。

■ 区での特殊な取り扱いについて

- 自転車ピクトグラムは、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、交差点部の前後に設置します。
- なお、自転車ピクトグラムは、上記の国ガイドラインでは「自転車の進行方向に対して左向き」と示されていますが、都内での自転車ナビマークは「前向き」の表示で統一されるため、右図に示す「前向き」の自転車ピクトグラムを採用します。



細目④ 道路表示・路面表示について

■基本的な考え方（国のガイドラインに準拠）

- 歩道のある道路では、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、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ことを検討する。
- 路肩や停車帯内や車道左側部の車線内に矢羽根型の路面表示を設置する場合、自転車の通行幅を勘案し、矢羽根型路面表示の右端が路肩端から 1.0m 以上の位置となるように設置する。
 - 舗装部分の幅員は側溝の部分を除いて確保することが望ましい
 - 矢羽根型路面表示は、区画線「車道外側線（103）」下に重複させて設置できるものとする。

3. 交差点部の構造

①交差点部の基本的な考え方

■分離形態の連続性：国のガイドライン（pⅡ-35「2.1 交差点部の設計の基本的な考え方」）

- 交差点部では、歩行者、自転車、自動車の適切な分離、共存を図るため、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部では、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通行へ誘導せず、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ことを基本とする。

■通行空間の直線的な接続

- 自転車動線の直進性を重視し、一方通行の自転車道、自転車専用通行帯のいずれの場合も、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

■交差点内の通行方向の明確化

- 交差点内は、自転車の通行位置及び通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では、自転車通行空間に応じた通行方向とすることを基本とし、一方通行の自転車道や自転車専用通行帯では、通行方向を明確化する路面表示を設置する。

■左折巻き込みに対する安全対策

- 左折巻き込み事故を防止するため、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、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。
- 左折巻き込み事故の防止対策として、交差点流入部において、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で通行させることも検討する。

■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。



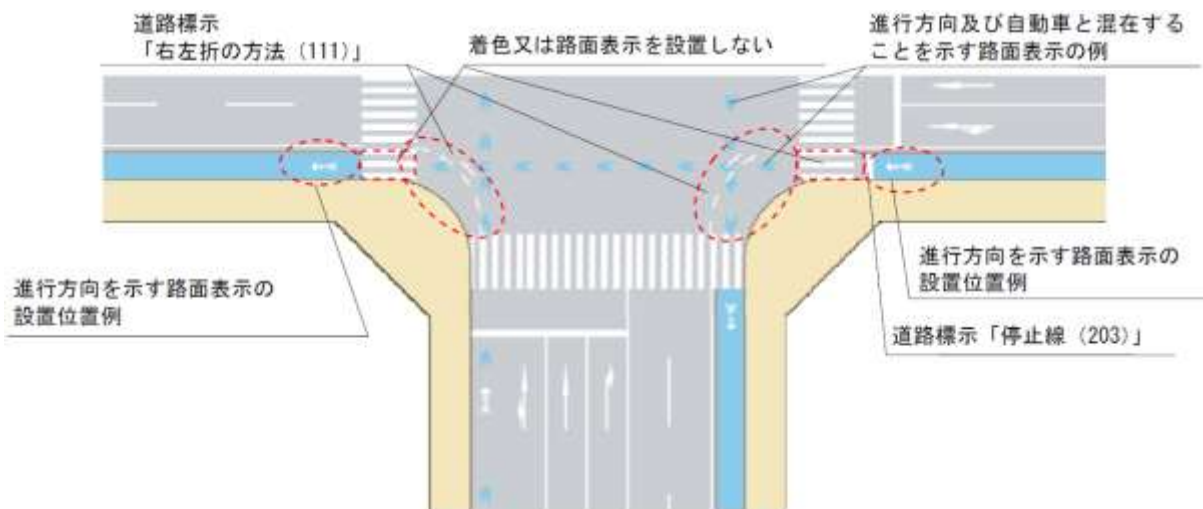
■本計画での取り扱い

- ガイドラインの考え方に準拠した整備を行います。
- 連続性の確保のため、交差点内についても矢羽根型路面表示等を活用し、誘導することを基本とします。
- 計画対象路線は、幹線道路同士の交差点、幹線道路と細街路の交差点、細街路同士の交差点があるため、次頁に示す基本的な考え方を踏まえ、関係機関と協議の上で設置手法を検討します。

例① 自転車道（一方通行）の交差点処理

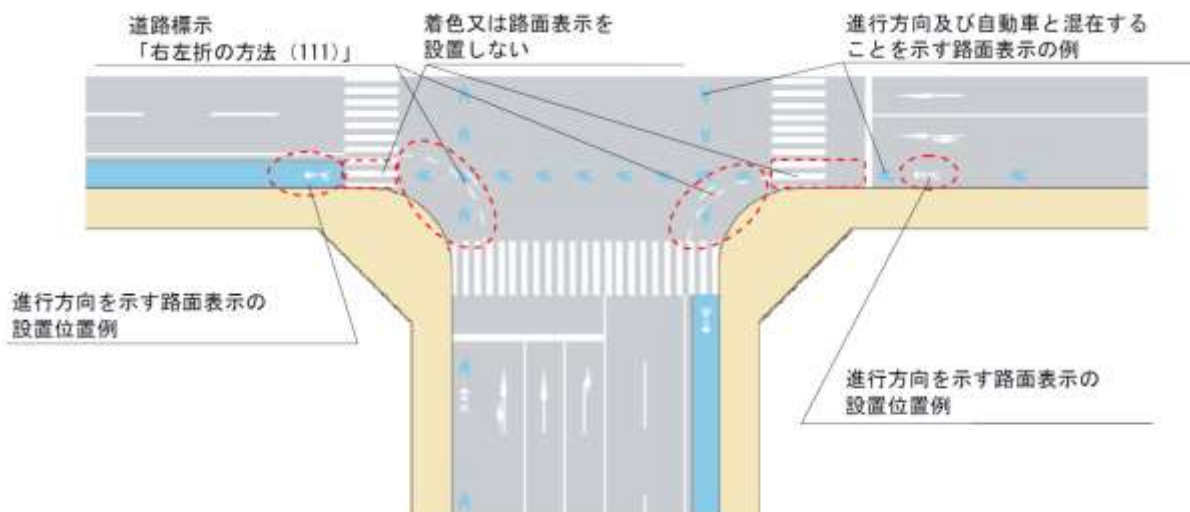
■完全に【分離】する場合（自転車道が交差点に直結する場合）

- 交差点に自転車道が直結する場合、流入側の自転車道の端部から、流出側の自転車道に対して連続した路面表示を行い、通行位置及び通行方法を明確化する。
- 自動車が左折する際の左折動線を明確にするため、道路標示「右左折の方法（111）」の規制を同時に実施する。
- 自転車道の停止線（203）の位置は、左折巻き込み事故の防止策として、前出しすることも検討する。



■交差点手前で左折自動車と【混在】する場合（自転車道を交差点手前で打ち切る場合）

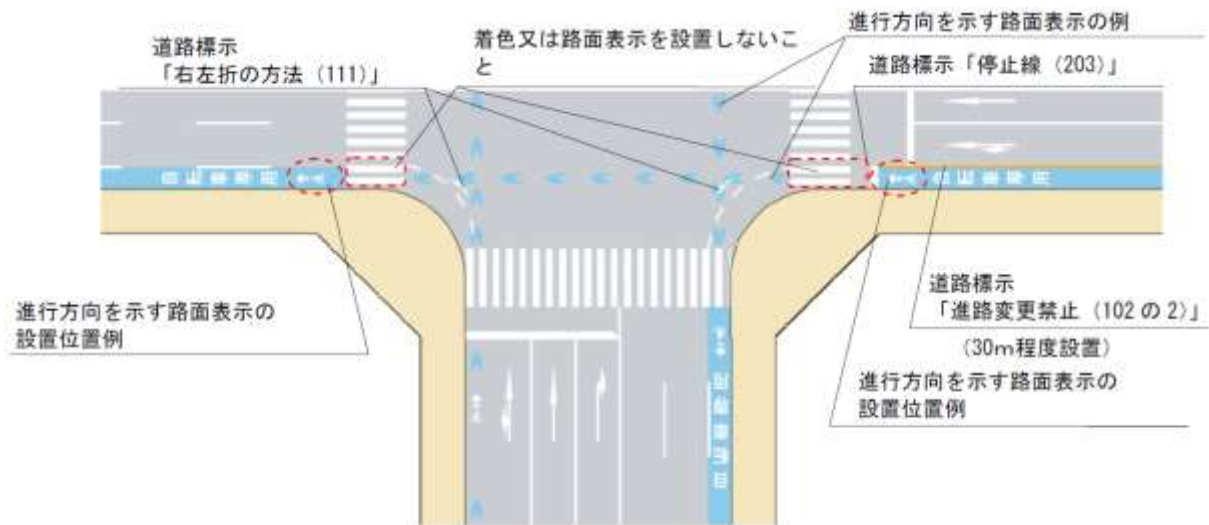
- 交差点の手前で自転車道を打ち切り、路面表示を設置して混在させる場合、交差点手前の自転車道の端部から、流出側の自転車道に対して連続した路面表示を行い、通行位置及び通行方法を明確化する。
- 自動車が左折する際の左折動線を明確にするため、道路標示「右左折の方法（111）」の規制を同時に実施する。



例② 自転車専用通行帯の交差点処理

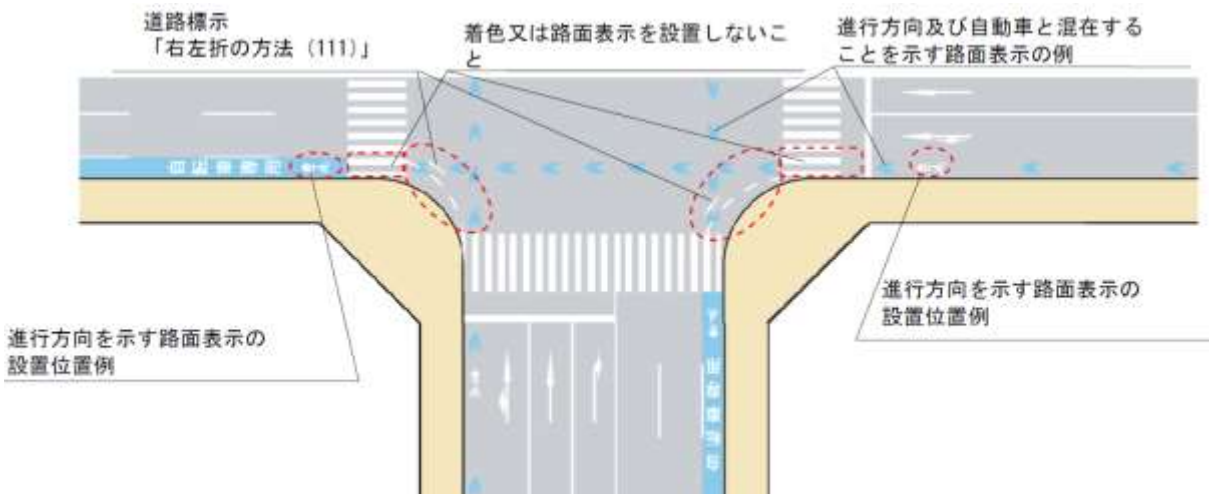
■完全に【分離】する場合（自転車専用通行帯が交差点に直結する場合）

- 交差点に自転車専用通行帯が直結する場合、流入側の自転車専用通行帯の端部から、流出側の自転車専用通行帯に対して連続した路面表示を行い、通行位置及び通行方法を明確化する。
- 自動車が左折する際の左折動線を明確にするため、道路標示「右左折の方法（111）」の規制を同時に実施する。
- 自転車専用通行帯の停止線（203）の位置は、左折巻き込み事故の防止策として、前出しすることも検討する。



■交差点手前で左折自動車と【混在】する場合（自転車専用通行帯を交差点手前で打ち切る場合）

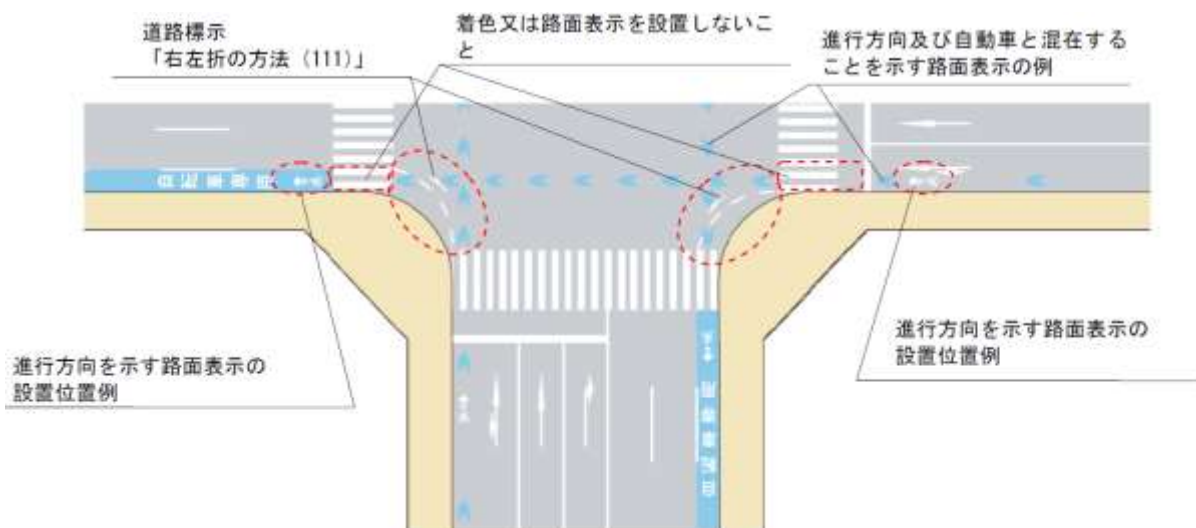
- 交差点の手前で自転車専用通行帯を打ち切り、路面表示を設置して混在させる場合、交差点手前の自転車専用通行帯の端部から、流出側の自転車専用通行帯に対して連続した路面表示を行い、通行位置及び通行方法を明確化する。
- 自動車が左折する際の左折動線を明確にするため、道路標示「右左折の方法（111）」の規制を同時に実施する。



例③ 自転車ナビライン（車道混在）の交差点処理

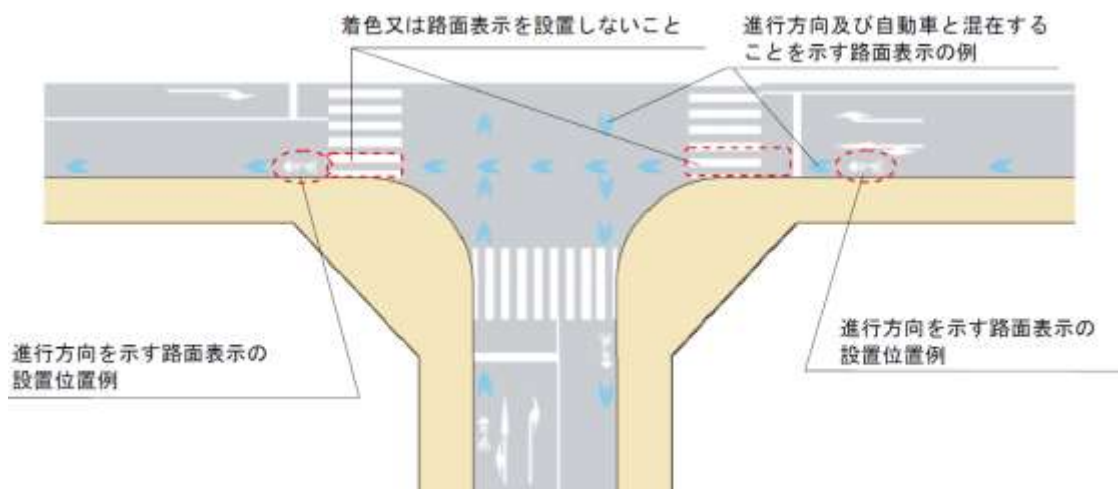
■自転車ナビライン区間と自転車専用通行帯の接続

- 車道混在の自転車ナビライン設置区間と自転車専用通行帯（自転車道も同じ）が接続する場合、流入側の自転車ナビラインの端部から、流出側の自転車専用通行帯に対して連続した路面表示を行い、通行位置及び通行方法を明確化する。
- 自動車が左折する際の左折動線を明確にするため、道路標示「右左折の方法（111）」の規制を同時に実施する。



■細街路での自転車ナビライン同士の接続

- 車道混在型の自転車ナビライン同士が接続する場合、流入側の自転車ナビラインの端部から、流出側の自転車ナビラインに対して連続した路面表示を行い、通行位置及び通行方法を明確化する。
- なお、交差点隅角部の道路標示「右左折の方法（111）」の規制については、設置しないものとする。

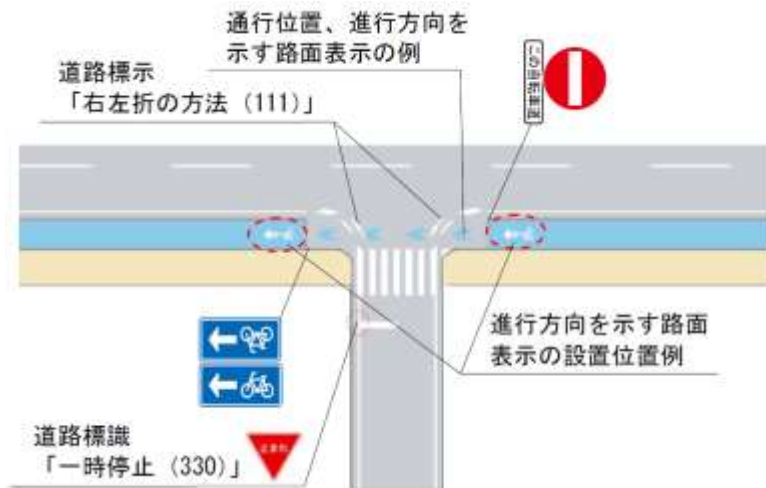


例④ 細街路との交差点部の交通処理について

■基本的な考え方（国のガイドラインに準拠）

- 細街路との交差点では、自転車道、自転車専用通行帯、自転車ナビライン（車道混在型）の場合でも、流入側の端部から、流出側に対して連続した路面表示を行い、通行位置及び通行方法を明確化する。

■自転車道のイメージ



■自転車専用通行帯のイメージ



■自転車ナビライン（車道混在型）のイメージ



例⑤ 三枝交差点の交通処理について

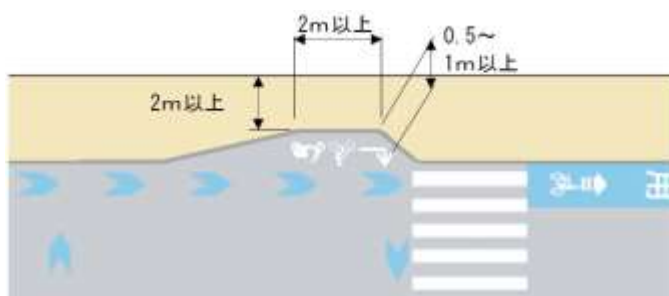
■基本的な考え方（国のガイドラインに準拠）

- 三枝交差点のうち直進方向については、通常の交差点と同様に、連続した路面表示を行い、通行位置及び通行方法を明確化する。
- 二段階右折する原付や自転車が滞留時に自動車との交錯する状態を避けるため、歩道を切り込んで安全に滞留できるスペースを確保することが望ましい。
- 確保する場合、看板又は路面表示により滞留できるスペースを示すことが望ましい。
- 滞留スペースの長さは、道路の交通状況を勘案して定めるものとし、二段階右折する原付や自転車から見えるように信号機の位置を検討する。

■三枝交差点のイメージ



■滞留スペースの検討イメージ



4. 特殊部での構造

①バス停部の交通処理

■国のガイドラインでの取り扱い

- バス停部の設計は、自転車とバス乗降客との交錯、停車中のバス追い越しによる事故危険性に留意する。
- バス交通が多くない路線では、注意喚起を行い、自転車通行空間を直線的に連続させる。
- バス交通が多く、空間的余裕がある場合、自転車とバス乗降客の交錯を減らすよう、自転車通行空間を連続させる。
- 常時バスが停車するほどバス交通が多く、空間的に余裕がない場合、自転車交通とバス交通を分離させるための代替案を検討する。

■本計画での取り扱い

- 区内の構造的な道路状況から、バス停・自転車走行環境を分離して整備することは難しいため、自転車走行環境の直線的な連続を確保できるよう、バス停部分と重複した整備形態を基本とします。(自転車道の場合は除く)
- 一部区間に整備されているバス停車スペースを示す区間がある場合(右写真)においても、重複した整備形態を基本として、自転車走行空間内のバスの停車を許容します。
(整備形態のイメージは、次頁【バス交通が少ない場合の整備例】となる。)



【バス交通が多い場合の理想形の整備例】 (国のガイドラインに準拠)

■自転車道の場合

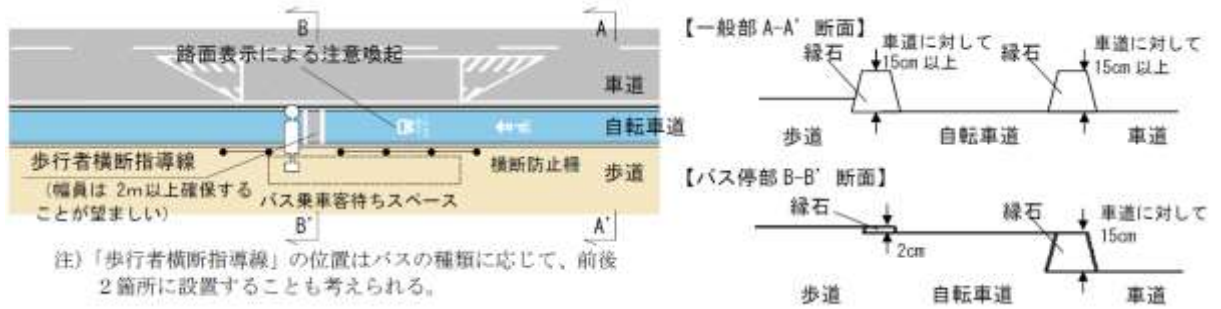


■自転車専用通行帯の場合

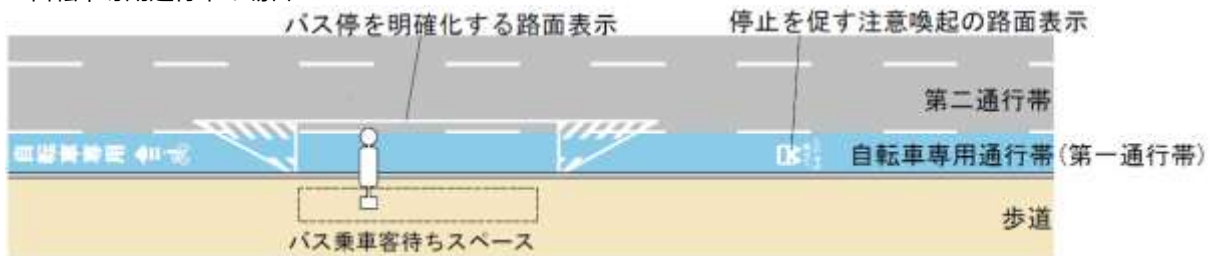


【バス交通が少ない場合の整備例】 (国のガイドラインに準拠)

■自転車道の場合



■自転車専用通行帯の場合



■自転車ナビライン (車道混在型) の場合

※上記の「自転車専用通行帯」同様に、「バス停を明確化する路面表示」に重ねる形で連続的に自転車ナビラインを整備。

②路上駐車施設（パーキングメーター等）での交通処理

■国のガイドラインでの取り扱い

- パーキングメーター等のある区間で、パーキングメーター等の利用率が低い場合は撤去する。また、周辺に路地外駐車場の整備が進んだ場合等は、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道は、歩道側に設置する。この場合、自転車道を駐車場利用者が横断することがあるため、横断者の注意喚起が望ましい。
- 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、駐車スペースより車道側に設置する。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。

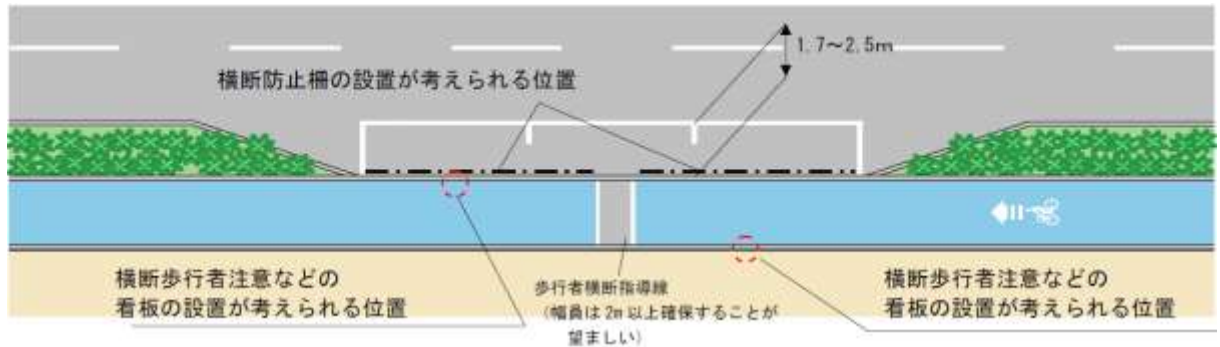


■本計画での取り扱い

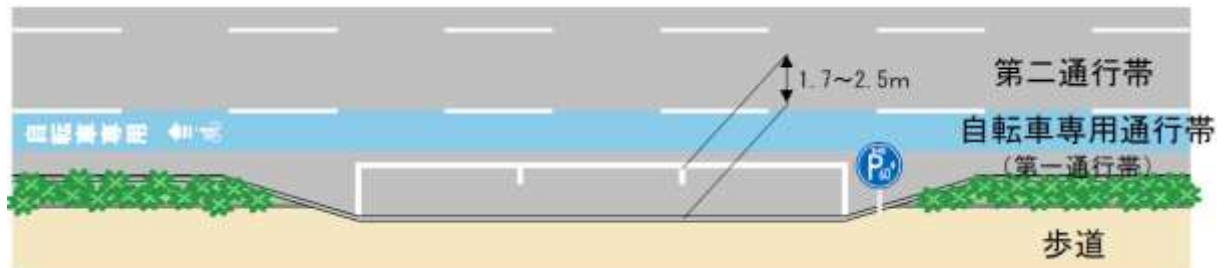
- パーキングメーター等の設置区間では、パーキングメーター等の撤去の可能性について、管轄する警察及び沿線の団体（商店会、自治会等）と協議し、可能であれば撤去を図ります。
※区内のパーキングメーター等の設置区間は、次頁参考を参照
- 区の道路事情から、自転車道、自転車専用通行帯での理想的な整備形態は難しいため、自転車ナビライン等の法定外表示を活用した連続性のある整備に配慮します。

【パーキングメーター等を残す場合の理想形の整備例】（国のガイドラインに準拠）

■自転車道の場合



■自転車専用通行帯の場合



■自転車ナビライン（車道混在型）の場合

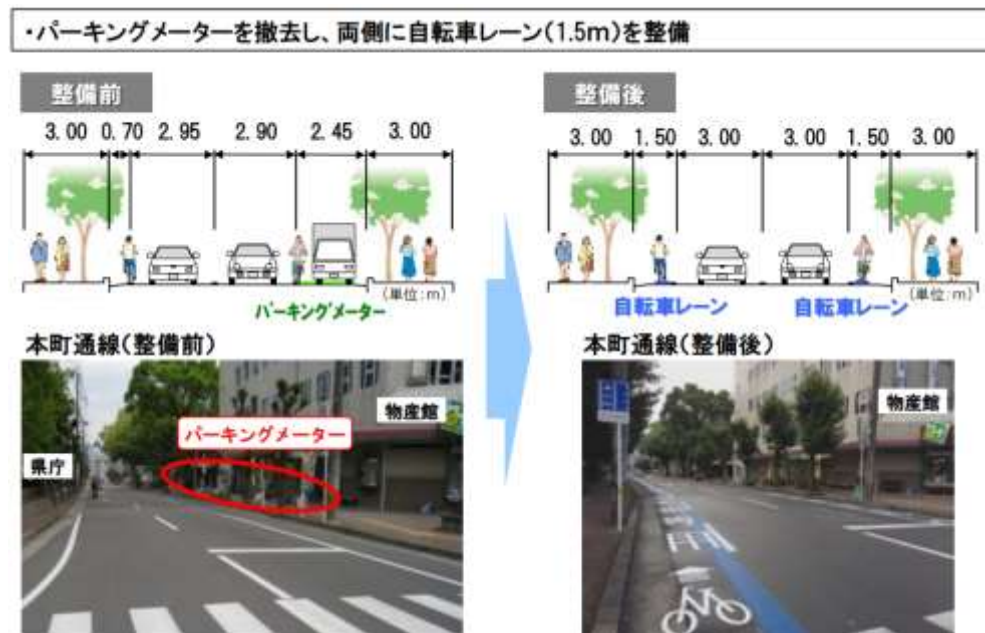
- ※設置の必要がある場合、上記の「自転車専用通行帯」を参考に自転車ナビラインを整備。
ただし、場所ごとに様々な形態が考えられるため、個別に検討が必要。

【参考】 パーキングメーターのある区間



【参考】 パーキングメーターを廃止し自転車走行環境を整備した事例（宮崎市）

※宮崎市では、パーキングメーターを廃止して確保された道路幅員を活用し、自転車専用通行帯（下図での自転車レーン）を確保している。整備前の歩道通行の比率 96%が、整備後は 60%まで低下しており、自転車走行環境の整備により、車道通行が促進された事例となっている。



【出典】「宮崎市自転車安全利用促進計画」H26.3 策定

VII 適正利用を促す環境構築



1. 適正な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、走行する場所を物理的に確保すると共に、その場にあった正しい交通ルールで利用することが必要です。
- 「セーフコミュニティとしま」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共に、道路を利用する全ての人々が、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となります。
- 自転車走行空間の適正な利用を促すため、以下の3つの方針に基づき取組を進めます。

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ます。
- 自転車走行環境の整備と共に、自転車の進行方向の明示や、路上駐車等を抑制する案内看板などを活用し、外国人でも、その場で交通ルールが一目でわかる、「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・啓発を行います。

- 自転車走行環境を形成し、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し、遵守することが重要です。
- そのため、物理的な場所の整備に合わせて、子どもから高齢者、外国人、子育て世代等の各対象層に対して、適切な周知啓発活動を行うことで、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、自動車に対して走行環境確保への理解や配慮を求めます。

- 本計画では、自転車走行環境の整備を通じ、自転車が安全・スムーズな車道側の走行を選択し、結果的に歩道は歩行者が安全に通行する場となるよう環境づくりを進めます。
- そのためには、自転車だけでなく、道路を共有する歩行者、自動車も、自転車の特性を理解し、相互の配慮が必要なため、全ての道路利用者を対象に周知・啓発等を進めます。



2. 現地での適正利用のルールに見える化

①自転車通行者に対する見える化

■国のガイドラインでの考え方

- 現場において、自転車の通行方向や通行位置等の自転車の通行ルールを分かりやすく伝えられるよう、連続性や直進性を確保する。
- 路面表示・着色や看板について、視覚的に工夫されたデザインや色彩の統一的な運用に努める。

■先行的な事例

- 自転車専用通行帯等の整備に合わせて、自転車の「進行方向」、「逆走禁止」等の案内を行うサインを設置している。（下写真）
- サイクリスト等による模範的な走行方法を伝えるためのモデル走行を実施している。



■本計画での取り扱い

- 自転車ナビライン等を設置した区間について、自転車交通の流出入が発生する交差点付近等を中心に「進行方向」「逆走禁止」等の法定外の案内サインの設置を検討します。
- 案内サインは、東京都、隣接区などの表示例を参考に、実施計画の中で示す基本形に準じた、統一性のある案内サインを設置します。

■進行方向、逆走禁止等の案内サインの例



■サイクリストによるモデル走行の例



②自動車利用者に対する見える化

■国のガイドラインでの考え方

- 自転車専用通行帯、車道混在等の整備形態では、自転車利用者に対する標識、路面表示等の案内について、自動車利用者も認識できるように、建築限界※等に留意し、大きさ、設置位置等を配慮する。

※道路等の交通の安全を保つため定められている、建築物等を設置してはいけない範囲を示す交通用語。

■先行的な事例（国のガイドライン等での事例）

- 自転車専用通行帯等の整備に合わせて、路上駐車車両に対するメッセージ（路上駐車をやめましょう／駐車禁止など）を付した案内サインを掲出している。（下写真）
- 荷捌きの発生する地区では、実験的に幅広の自転車ナビラインを設置するなど、全国で特殊な対策を検討する事例がある。



■本計画での取り扱い

- 自転車通行帯、自転車ナビライン上に駐車車両が発生した場合、自転車走行環境としての機能が損なわれることになります。
- 駐車車両を発生させないように、路上駐停車が多い区間に案内サインを掲出するなど周知啓発を行い、自動車運転者の配慮を求めます。
- ただし、荷捌きによる一時的な停車等が地元地域から求められる場合について、必要に応じて荷捌きスペースを確保する等の対応を個別に検討します。

■進行方向、逆走禁止等の案内サインの例



■荷捌き車両の停車を想定した路面表示社会実験（札幌市社会実験）



3. 適正利用のための周知啓発

①基本的な考え方

- 利用ルールの周知啓発については、国のガイドラインにおいても「利用ルールの徹底」として、全国の様々な周知啓発の事例等と共に、必要性が提示されています。
- また、本区でも第二次自転車総合計画（H28.4 策定）の中で、具体的取組を示しています。既存の取組の中に、新たな自転車走行環境の整備区間内での安全な通行方法等を周知していくことが必要です。

■国のガイドラインでの考え方

- 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」という認識を周知すると共に、自転車の通行や駐輪、自動車の駐車等の、利用ルールの徹底を図る必要がある。
- ①利用ルールの周知、②ルールの遵守に関するインセンティブの付与、③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。



■本計画での取り扱い

- 国のガイドラインで定める利用ルールの周知について、区では自転車総合計画に準じた様々な取組を展開しており、今後も継続する方針です。
- これらの取組の中で、新たに整備する自転車走行環境の交通ルールや、自転車走行環境を機能させるための配慮点等を追加し、継続的に取り組んでいきます。
- ルール遵守のインセンティブ（他都市事例は下記参照）、交通違反に対する指導取締りについては、警察等関係団体との連携を図る中で、必要性の判断、効率的な手法等の検討を含めて、協議しながら進めます。

■他都市でのルール遵守のインセンティブの付与に関する事例（自転車運転免許証の発行）



交通安全教育講習



自転車実技講習



筆記試験



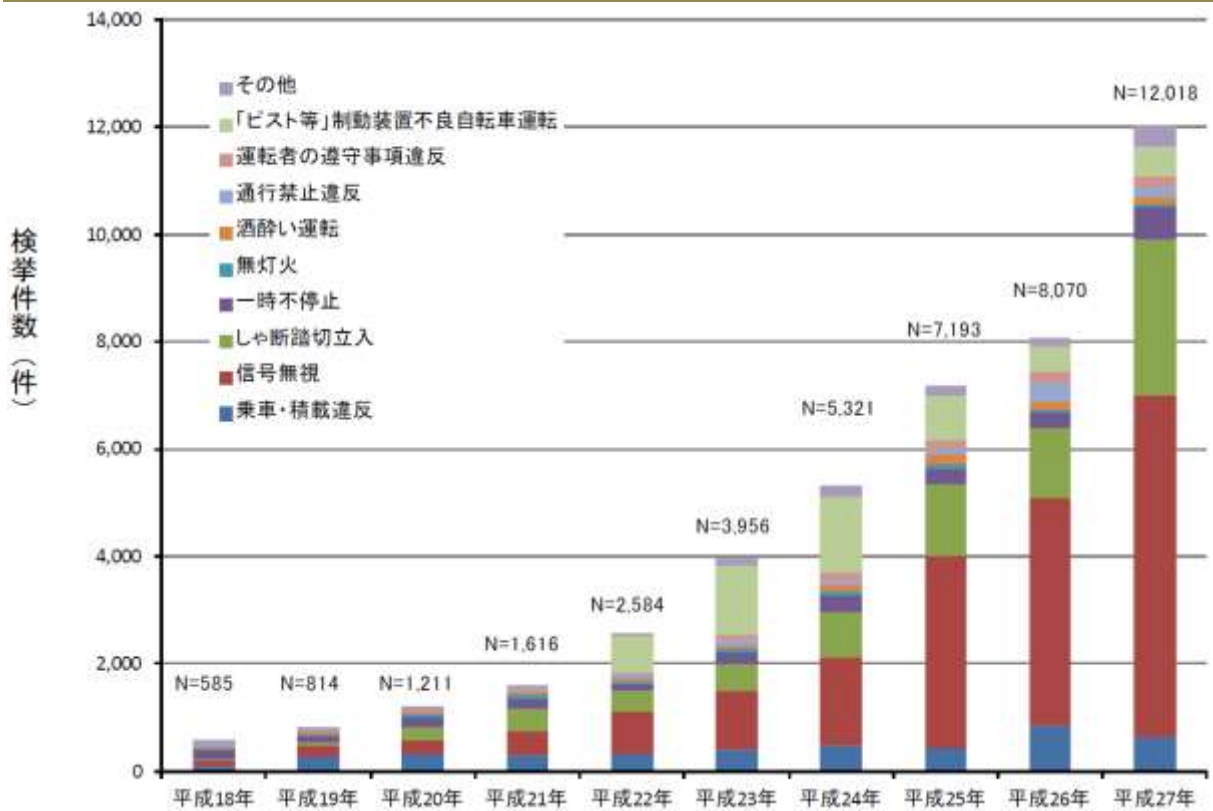
自転車運転免許証

【出典：町田市 HP】

【参考】 国のガイドラインに示す「自転車利用に関するルールの周知啓発活動の取組例」（抜粋）

対象者	実施主体 内容	国、地方公共団体		各種教育機関、PTA	保護者	交通安全協会	地域の自治会、NPO	民間企業、団体
		警察						
市民（児童、学生、運転免許を保有していない者、非従業者等を含む）	自転車ルールの周知徹底 ・自転車運転者として守るべきルールの周知/指導 ・事故の危険性の周知 ・自転車利用時の交通違反に対する罰則の周知 ・自転車の点検や整備の必要性の周知	○	○	○ (児童等)	○ (児童等)	○	○	○
	街頭啓発/指導	○	○	○ (児童等)		○	○	
	交通安全教育に関する市民講座の開設	○	○			○	○	
	自転車安全教室の開催	○	○	○ (児童等)		○	○	○
	自転車ルール認知度テストの実施	○	○	○ (児童等)			○	
	自転車ルールの理解度・技術を競う大会の開催		○ (児童等)	○ (児童等)		○ (児童等)		
	自転車安全利用モデル校の指定	○ (児童等)	○ (児童等)					
	「自転車の日」の制定	○	○					
運転免許保有者	講習内容の充実（免許取得時や免許更新時等） ・自動車運転者として守るべきルールの周知/指導 ・自転車運転者として守るべきルールの周知/指導 ・事故の危険性の周知		○					
	指導員、教職員等 従業者	自転車交通安全指導員の育成	○	○	○			
		業務や通勤で自転車を利用する社員等を対象とした研修の実施						

【参考】 国のガイドラインでの「悪質な交通違反自転車に対する取締りの件数の推移」（抜粋）



※「乗車・積載違反」とは、都道府県公安委員会が定めた乗車人員又は積載重量等の制限に違反する行為をいう。

※「運転者の遵守事項違反」とは、傘さし運転等都道府県公安委員会が定めた禁止事項に違反する行為をいう。

②今後活用する区の周知啓発の取組

- 本区では自転車総合計画に準じ、各対象層に適した交通ルール周知啓発活動を進めています。また新たな取組として、自転車通学者への講習会の開催・参加促進を進めていきます。
- これらの取組の中で、新たに整備する自転車走行環境の交通ルールや配慮事項を周知していくことで、自転車走行環境を実現し、持続的に機能するよう取り組んでいきます。

■自転車総合計画（第二期）を踏まえた交通ルール・マナーの周知啓発の取組

主な対象者	主な取組主体	現在の取組（実施）	新たな取組（検討）
小学生	区・教育機関	・テキストブック、安全グッズ等の配布	・自転車通学者に対する講習会の開催や参加の促進
中学生	区・教育機関	・スクエアドストレイト授業の開催 ・職場体験学習の実施	
高校生	区・教育機関	－	
大学生他	区・教育機関	－	
従業員（社会人）	企業	－	・警察、都開催の講習会への参加の促進 ・自転車通勤、業務利用等の許可条件としての講習会の参加の促進
自転車購入者	自転車販売店	・販売時等に顧客に対して以下の説明を実施 ①自転車安全利用五則 ②自転車整備の必要性 ③ヘルメット購入助成	（継続的に実施）
幼児の保護者	区・保育園・幼稚園	・教材・チラシ等の配布 ・親子自転車安全教室の実施及び参加者へのヘルメット助成額の優遇 ・ランドセルカバー配布 ・子育てママさん交通安全研修会の開催 ・自転車商業組合協力事業での自転車点検	（継続的に実施）
高齢者	区・町会などの地域コミュニティ	・高齢者交通安全研修会の実施	（継続的に実施）
高齢者の家族等	区・町会などの地域コミュニティ	－	・自転車を利用しようとする高齢者の家族への助言等
自動車運転免許更新者等	警察	・春季、秋季の交通安全運動期間前の講習会の開催	（継続的に実施）
外国人居住者	区	・外国人向け区報等での、外国語による自転車利用のルール・マナーの啓発	（継続的に実施）
観光客（外国人観光客含む）	区・シェアサイクル等の自転車賃貸事業者等	－	・利用会員に対する周知啓発（会員登録時の周知等）
区民全体	区及び区内3警察署	・交通安全のつどいの開催	（継続的に実施）
	警備員による安全利用啓発	・ウィロードでの交通安全指導 ・池袋東西地域の巡回指導	（継続的に実施）
	区報、ホームページ、CATV等	・区報、ホームページ、CATVを活用した啓発活動 ・安全安心メールでの事故情報の配信	・デジタルサイネージ、ICT等を活用した周知啓発

【参考】スケアード・ストレイト授業について

- スケアード・ストレイトは、スタントマンが実際の自転車の事故を再現することで、事故の恐怖を実感すると共に、事故に繋がる危険な行為への意識を高める教育手法です。
- 本区では、区立中学校8校のうち、開催希望のあった学校に対して、事故を未然に防ぐ効果的な手法として、当該手法による授業を開催しています。



【参考】親子自転車安全教室について

- 子ども乗せ自転車を安全に運転するためのノウハウを伝えるため、年3回を基本として開催している、子育て世帯を対象とした交通安全教室です。
- 交通安全教室の受講者には「親子自転車安全運転者証」が交付されます。これを区内の取扱店で提示すると、通常のヘルメット購入補助事業に加えてさらに1,000円の助成が受けられます。各回10人程度の親子が参加しています。

■ 講習会風景と親子自転車安全運転者証



■ 幼児・児童用自転車ヘルメット購入補助制度について

- 豊島区では、幼児・児童を自転車の転倒事故から守るため、平成24年度から子ども用自転車ヘルメットの購入補助を実施しています。
- 自転車商協同組合豊島支部と協定を結び、組合に加入する自転車販売店(区内16店舗、H29.12時点)で、下記の条件による割引が受けられます。

▼ 対象者

区内在住または区内の幼稚園、保育園、小学校などに在籍する満13歳未満の幼児、児童の保護者

▼ 割引額

SGマーク付ヘルメット1個につき2,000円(2,000円未満の場合その額まで)
※親子自転車安全運転者証を所有している場合、さらに1,000円割引。

【参考】豊島区 自転車の安全利用に関する条例について

- 本区では、自転車の安全利用に向けた取組を推進していくため、自転車総合計画(第一期)に合わせて自転車安全利用に関する条例を制定しています。
- 条例では、主に区、自転車利用者、保護責任者等の責務を明確化しています。

■ 条令の項目

- 区の責務(第3条)
- 自転車利用者の責務(第4条)
- 関係団体の責務(第5条)
- 自転車小売業者の責務(第6条)
- 学校の責務(第7条)
- 保護者の責務(第8条)
- 自転車に関わる利用環境の向上(第9条)
- 指導(第10条)
- 情報提供(第11条)
- 広報啓発(第12条)

VIII 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、区内全体の自転車ネットワークを【計画対象路線】と位置づけた 55.6km とし、うち、本区が道路管理者として整備する【整備路線】33.5km を、計画策定の平成 30 年度から平成 39 年度までの 10 年間で整備することを目指します。
- 当面の自転車走行環境を整備する際には、本計画に示す標準的な設置の考え方に基づき、各道路の具体的な構造等に合わせた設計を行うと共に、整備を行う沿道住民等の利害関係者を含めた地元との合意形成が必要となります。
- とくに、歩道内での通行場所が既設で整備されている区の状況から、依然として車道走行への不安、歩道内の通行ニーズが見られる中で、「自転車は車両」であり「車道の左側を走行」する原則を、実際に安全かつスムーズな自転車走行環境を体験する中で、利用者全体に浸透させていくことが重要です。
- そのため、本計画では、前期、後期の2段階に分けて整備を進めるものとし、前期5年間の段階では、暫定形での自転車ナビラインの早期整備に取り組みます。この段階では、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。
- その後、前期の自転車走行環境の整備区間でのフォローアップ調査を行い、整備効果を検証した上で、より充実した自転車走行環境の確保に向けて後期5年間の事業を展開します。
- これらの取組は、5年周期でのPDCA サイクル※の一環として進めるものとし、「豊島区自転車等駐車対策協議会」等の既存会議体と連携して、後期の事業見直しを含めて検討します。

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

整備
延長

55.6km（うち区整備路線 33.5km）

整備
形態

①各区間の理想形に照らし【自転車道】【自転車専用通行帯】を含めた整備を検討



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）】により早期整備を実施

計画
期間

平成 30 年度から平成 39 年度（10 年間）

【前期】 H30～H34 →自転車走行環境を整備し、浸透を図る段階



フォローアップ調査を通じて問題点を改良

【後期】 H35～H39 →区全域の自転車ネットワークを完成する段階

5年後の後期段階での計画見直しを含めた **PDCA サイクル**※で事業を展開

※計画（Plan）・実行（Do）・評価（Check）・改善（Act）の4段階を繰り返すことによって、業務を継続的に改善すること。

②事業検討の体制

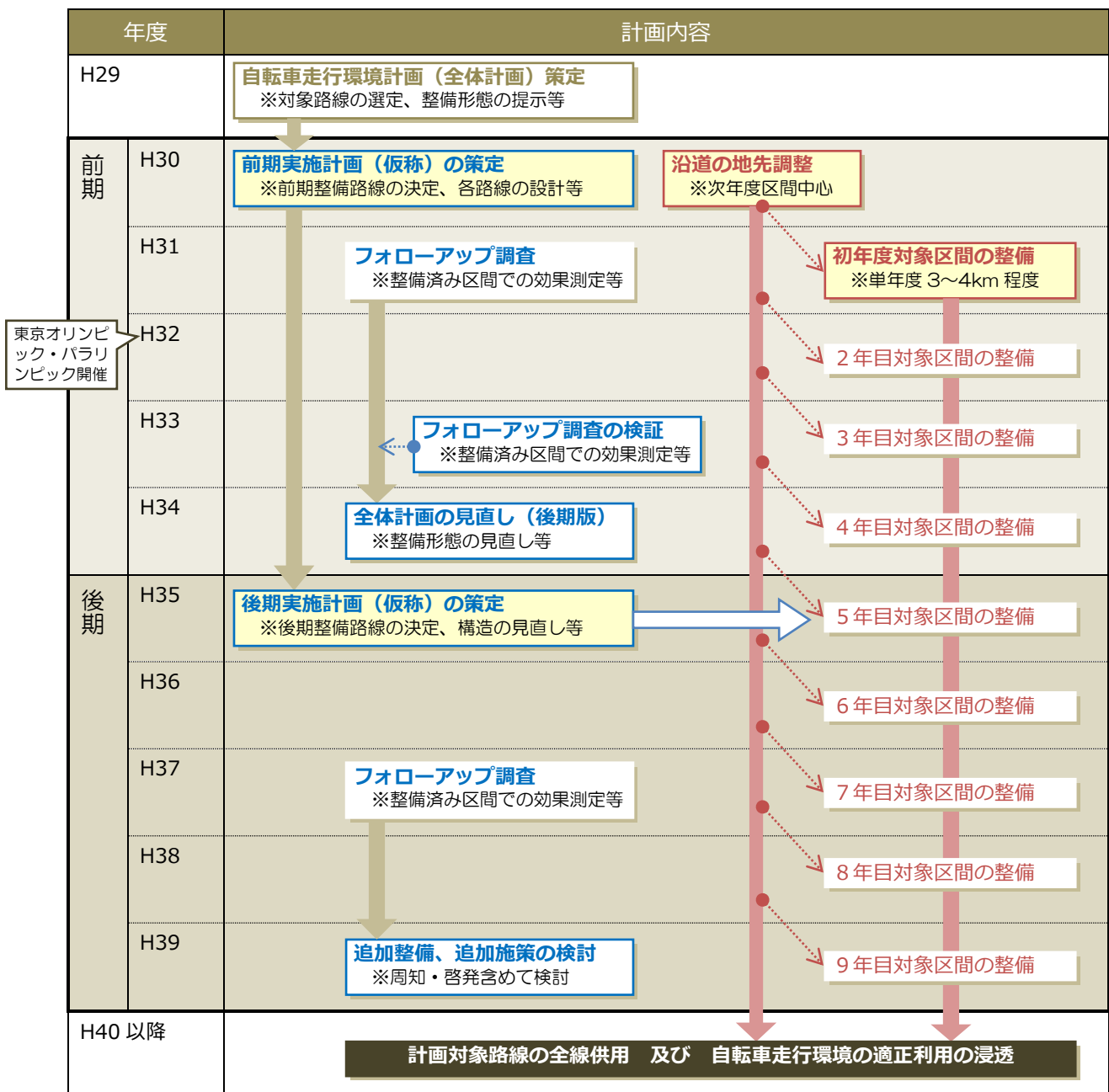
- 計画期間のうち前期5年間での整備及びフォローアップ調査を基本としたPDCAサイクルに則り検討を進めるためには、区民、学識経験者、鉄道事業者等の行政外部の視点から、適切にチェックすることが必要となります。
- 本区では、自転車等の駐車対策を中心議題とする「豊島区自転車等駐車対策協議会」が設立されており、本計画についても、当該会議体の分科会で協議を進め、全体会の承認を得つつ策定しています。
- そのため、本計画策定後の事業検討においても、適宜当該協議会での報告を行いながら、前期満了時における見直しを含めて、既存会議体を活用した検討を行います。
(当該協議会の所掌業務のうち、自転車総合計画に基づく計画・事業の検証に該当するものと位置づけます。)

■豊島区自転車等駐車対策協議会について

設置根拠法令等	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	
設置年月日	平成 16 年 6 月 30 日	
区分	附属機関	
所掌事務	1. 自転車等の駐車対策に関する重要事項の調査審議 2. 「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（男性 22 名、女性 4 名） 代表者名：太田 勝敏（東京大学名誉教授）会長	
委員構成 (H29.12 時点)	区民	8 名（区民公募、商店街連合会会長等）
	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

2. 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）の整備においても、沿道住民、道路利用者等の合意を得た上で、年間3～4kmの整備を進めていくことになるため、一定の期間を有します。
- 本計画においては、前期、後期の2段階に分けた上で、各期初年度に「実施計画（仮称）」を策定し、各期の整備優先順位、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、整備路線沿線の住民、道路利用者等の合意形成は、翌年度に行う区間に先行して行うことを基本とします。
- PDCA サイクルに準じた見直しを想定し、各年度の整備区間でのフォローアップ調査を行いながら、後期実施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。



參考資料

【協議会（全体会）】

区分	氏名		役職名等
区民	1	足立 勲	豊島区商店街連合会会長
	2	石嶋 光代	区民公募
	3	植木 隆司	区民公募
	4	内田 忠	豊島区町会連合会副会長
	5	北方 真起	自転車安全利用コンサルタント
	6	京谷 宣明	豊島区身体障害者福祉協会会長
	7	齊木 勝好	豊島区観光協会名誉会長
	8	柳田 好史	自転車活用推進協会理事
区議会議員	1	木下 広	区議会議員
	2	芳賀 竜朗	区議会議員
	3	山口 菊子	区議会議員
	4	森 とおる	区議会議員
学識経験者	会長	太田 勝敏	東京大学名誉教授
	副会長	久保田 尚	埼玉大学大学院教授
関係団体	1	進藤 政治	日本チェーンストア協会関東支部 支部参与
	2	松田 宗能	東京都自転車商協同組合豊島支部長
鉄道事業者	1	長田 裕太郎	西武鉄道(株)鉄道本部計画管理部鉄道計画課長
	2	小川 聡史	東武鉄道(株)鉄道事業本部営業部東上営業支社長
	3	木津 和久	東京地下鉄(株)鉄道本部鉄道統括部渉外・工事調整担当課長
	4	渡貫 貴浩	東京都交通局総務部企画調整課長
	5	村上 基宏	東日本旅客鉄道(株)東京支社総務部企画室副課長
官公署	1	三條 憲一	国土交通省東京国道事務所交通対策課長
	2	村上 修史	東京都第四建設事務所管理課長
	3	福田 正明	巣鴨警察署交通課長
	4	三橋 仁美	池袋警察署交通課長
	5	岡田 昭彦	目白警察署交通課長

【分科会】

区分	氏名		役職名等
区民	1	石嶋 光代	区民公募
	2	植木 隆司	区民公募
	3	北方 真起	自転車安全利用コンサルタント
	4	柳田 好史	自転車活用推進協会理事
学識経験者	会長	久保田 尚	埼玉大学大学院教授
官公署	1	三條 憲一	国土交通省東京国道事務所交通対策課長
	2	村上 修史	東京都第四建設事務所管理課長
	3	福田 正明	巣鴨警察署交通課長
	4	三橋 仁美	池袋警察署交通課長
	5	岡田 昭彦	目白警察署交通課長
	6	原島 克典	都市整備部 交通・基盤担当課長
	7	松田 芳隆	都市整備部 道路整備課長
	8	柴 俊之	都市整備部 土木管理課長

■ 豊島区自転車等駐車対策協議会 開催経緯

会議名	開催月日	主な検討内容
協議会 (全体会)	平成 29 年 6 月 8 日 (第 33 回)	(1) 「総合計画」における新たな施策の進捗状況について (2) 自転車走行空間計画の立案まで (3) 施設の改修計画について
	平成 29 年 7 月 25 日 (第 34 回)	(1) 豊島区自転車走行空間計画(仮)の策定に向けて (2) 【課題の確認】と【アンケート調査】について (3) 【対象路線】及び【整備形態】の選定の視点について (4) 本年度の検討スケジュールについて
	平成 29 年 11 月 10 日 (第 35 回)	(1) 豊島区自転車走行環境計画(概要)について (2) 計画対象路線と優先度の評価(得点化)について (3) 自転車走行環境の基本的な整備形態について (4) 今後のスケジュールについて
	平成 30 年 1 月 17 日 (第 36 回)	(1) 豊島区自転車走行環境計画(案) (2) 豊島区自転車走行環境計画(案)概要版

会議名	開催月日	主な検討内容
分科会	平成 29 年 9 月 5 日 (第 1 回)	(1) 豊島区自転車走行空間計画(仮) ～各回の分科会での決めごと (2) 豊島区自転車走行空間計画(仮) ～整備対象路線の抽出に向けて
	平成 29 年 10 月 30 日 (第 2 回)	(1) 豊島区自転車走行環境計画 ■ 前回分科会意見への対応 (2) 豊島区自転車走行環境計画 ■ 計画対象路線の見直し (3) 豊島区自転車走行環境計画 ■ 各路線の整備タイプの設定
	平成 29 年 12 月 12 日 (第 3 回)	(1) 豊島区自転車走行環境計画(素案)について
	平成 30 年 3 月 20 日 (第 4 回)	(1) パブリックコメントを踏まえた計画の見直しについて (2) 豊島区自転車走行環境計画(案) (3) 豊島区自転車走行環境計画(案)概要版

豊島区自転車走行環境計画

発行 豊島区 都市整備部 土木管理課 自転車計画グループ
住所 豊島区南池袋 2-45-1
電話 (03)4566-2691
発行年 平成 30 年 6 月
