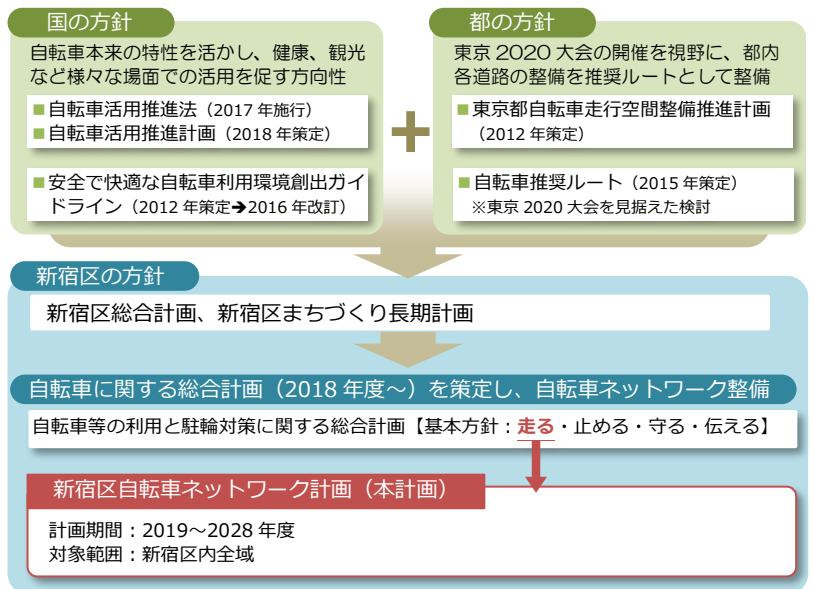


1 計画の背景・目的 (P2～)

- 国は、自転車活用推進法を施行し、基本方針の中で自転車通行空間の整備を重点施策の一つに位置付けています。
- 東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会（以下、東京 2020 大会）を間近に控え、自転車通行空間の整備が期待されています。
- 区では「自転車等の利用と駐輪対策に関する総合計画」の中で「自転車ネットワーク計画」を策定するとしています。
- 区内において「快適」、かつ「安全」に目的地的につながる自転車通行空間を効果的に整備するため、整備路線の選定、整備形態の手法を示した、自転車ネットワーク計画を策定します。



2 自転車ネットワーク計画の整備方針 (P21～)

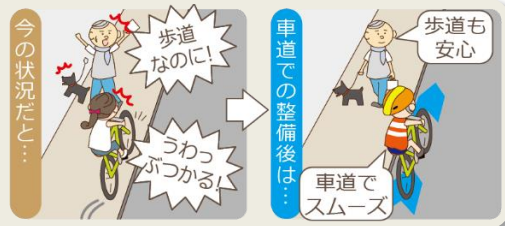
- 自転車ネットワーク計画では【自転車が快適に通行するための環境づくり】を目標として、【車道整備】【広域+地域ネットワーク】【交通ルールの周知・啓発】の3つの基本方針を設定しています。
- 基本方針①②については、区内道路における自転車ネットワークの整備対象路線の選定、各路線の整備形態の選定に際して重視される方針であり、また③は自転車通行空間の整備推進とともに実施する「自転車通行ルールの周知啓発」を伝える視点としています。

目標 **自転車が快適に通行するための環境づくり** ～安全に目的地的につながるネットワーク～

3つの基本方針

方針 1

歩行者・自転車・自動車の安全向上のため、**車道での自転車通行空間整備を推進**します。



安全性の視点

方針 2

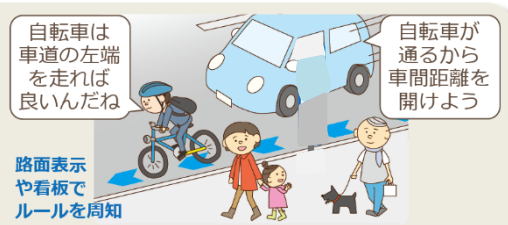
【**広域幹線**】と【**地域幹線**】を介して、目的地的につながるネットワークをつくります。



アクセシビリティの視点

方針 3

車道の走り方、歩道の安全な通り方が、**その場でわかる、交通ルール周知**を施します。



使い方の視点

「対象路線」「整備形態」の選定
「周知・啓発」の視点

3 整備対象路線の選定 (P25~)

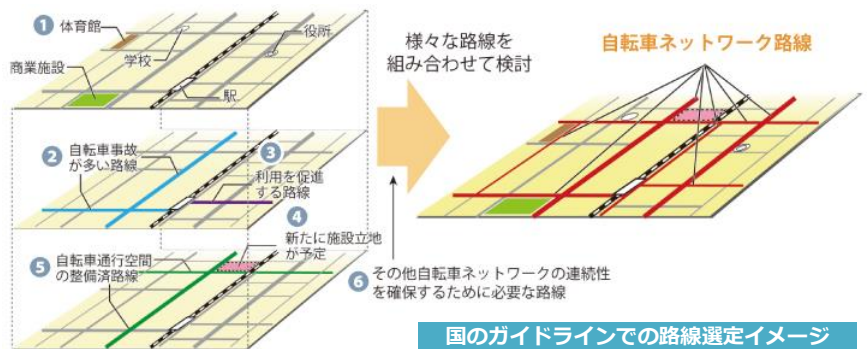
① 広域幹線・地域幹線によるネットワークの考え方

- 区内の道路は、区を縦横断する国道、都道中心の幹線道路と、幹線道路に囲まれた生活道路で構成されており、生活道路は狭く、自転車通行空間の整備が難しい状況です。
- そのため、区内全ての道路で自転車通行空間を整備するのではなく、隣接区との接続にも配慮した、区内をスムーズに移動できる【広域幹線】と、広域幹線から地域内の施設等を結ぶ【地域幹線】によりネットワークを形成します。



② 自転車ネットワーク対象路線の選定の条件

- 国のガイドラインでは、施設アクセス、交通状況等の視点から路線を組み合わせて対象路線を検討する方法が示されています。
- 区では、前述の【安全性】【アクセス性】の視点から対象路線を選定するものとし、それぞれ下表の「評価する項目」を設定し検討しています。



- なお、安全・安心して通行できる自転車通行空間の整備には、一定の道路幅員の確保が必要です。
- そのため、構造的に自転車通行空間の整備が進めやすい6m以上の道路を中心に選定を進めた上で、道路管理者等からのヒアリングを通じて、地域の実状に合わせた追加整備区間の選定を行いました。

■ 6m以上の道路

視点	評価する項目
安全性の視点	① 自転車事故の発生状況 + 自転車の流入抑制エリア
アクセス性の視点	② 鉄道駅へのアクセス
	③ シェアサイクルポートへのアクセス
	④ 観光施設・集客施設へのアクセス
	⑤ 商店街（商業・娯楽等）へのアクセス
	⑥ 区役所・大規模な病院へのアクセス
	⑦ 自転車通学先（高校～大学）へのアクセス

項目ごとに区間を評価し得点化

【広域幹線】 主に国道・都道
→ 明治通り、靖国通り等、区を縦横断する広域的な道路を指定。
→ 近隣区との連携、アクセス性を考慮し選定。

【地域幹線】 主に都道・区道
→ 事故状況、各施設との接続状況を加味し得点化。

幅員の狭い道路でも通行環境改善を要する区間が想定されるため…

■ 6m未満の道路

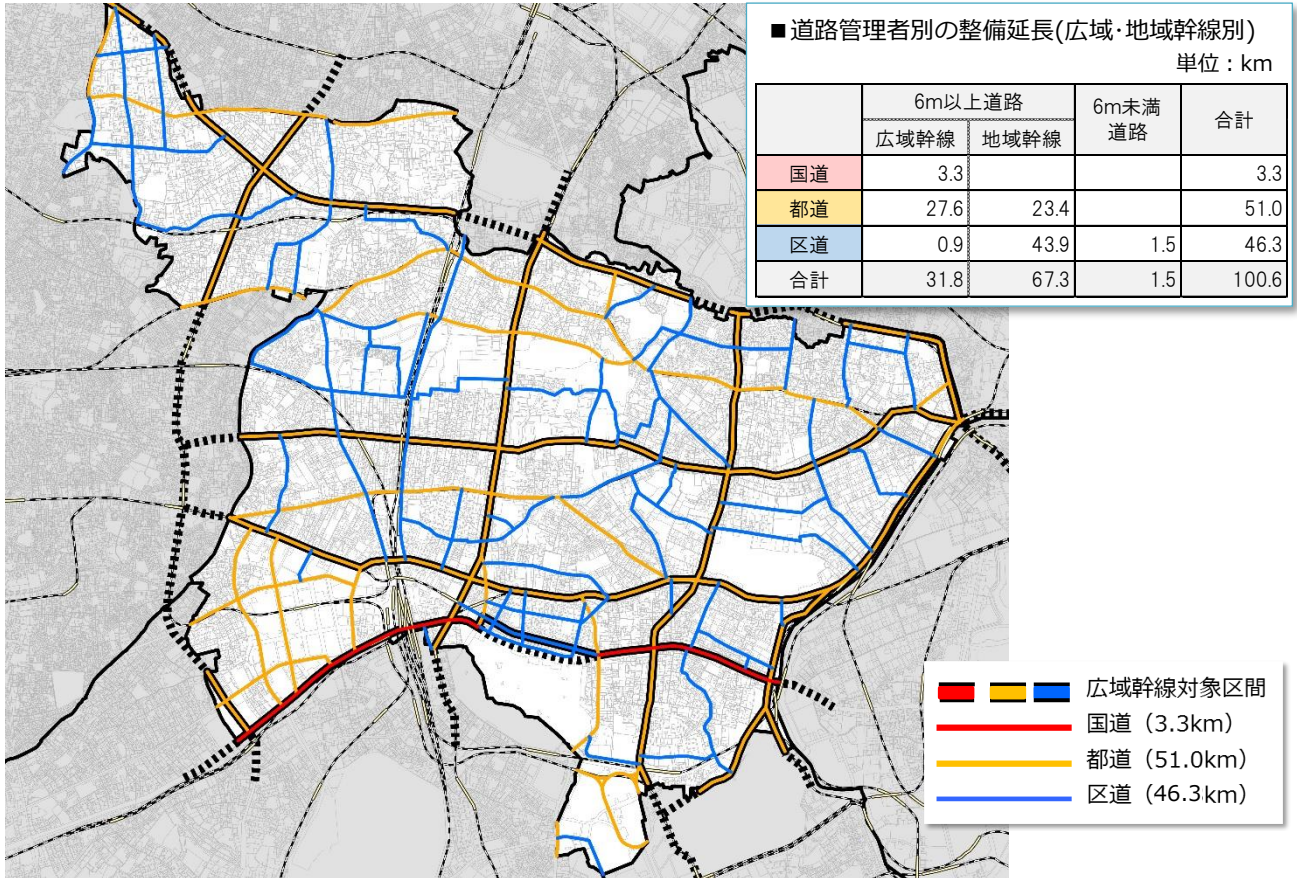
視点	評価する項目
アクセス性の視点	① 抜け道利用や自転車利用が多い路線、ネットワークの補完
	② バスの多い区間を迂回する利用の多い路線
	③ パーキングメーター区間を迂回する利用の多い路線

地域の実状を踏まえ選定

【6m未満の道路】 主に区道
→ 抜け道利用、自転車利用が多い道路や、ネットワークの補完の観点から追加。
※なお②③視点では、迂回可能な経路がないため対象路線なし

③整備対象路線の抽出結果

- 自転車ネットワークの対象路線は、区内全体で 100.6km となります。道路管理者別の整備対象路線の延長は、広域幹線を中心に指定される国道 3.3km、都道 51.0km であり、区道は 46.3km です。



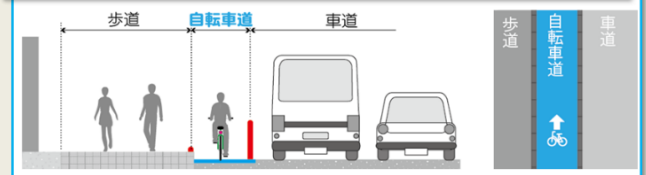
4 整備形態の選定 (P45~)

①整備形態の考え方

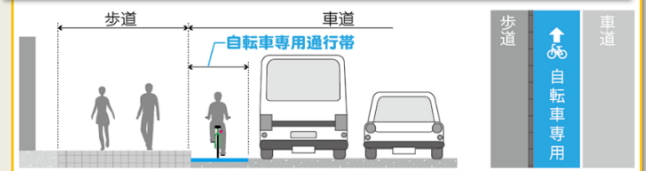
- 国のガイドラインに基づく整備形態を【完成形態】として位置付け、隣接区の自転車通行空間との連携を図りながら整備形態を選定します。
- 区の道路事情、沿道の利用状況などを踏まえ、自転車道や自転車専用通行帯の整備が困難な道路については、【暫定形態】として、車道混在型での整備も含め、早期の自転車ネットワーク化を進めます。
- これまでに整備された歩道内での整備については、当面活用し、周辺の通行空間の整備状況を踏まえながら交通管理者等との協議を進め、車道への通行空間整備等実施していきます。
- バス停、パーキングメーター等が設置されている路線については、共存できるよう他都市の整備形態等を踏まえながら、自転車が安全に通行できるよう検討していきます。
- 整備形態については、安全で快適な整備形態となるよう、区の道路事情、沿道の利用状況などを踏まえ、交通管理者と協議のうえ選定していきます。

■ 国のガイドラインによる整備形態

1：自転車道（構造物による完全分離）



2：自転車専用通行帯（交通規制による分離）



3：車道混在型（自転車ナビマーク・ナビライン）



②整備の基本方針

- 国のガイドラインによる整備を【完成形態】とし、区の道路事情、沿道の利用状況などを踏まえ【暫定形態】での整備も行いながら、早期の自転車通行空間のネットワーク化を図っていきます。

方針
1

国のガイドラインに適合する整備形態を【完成形態】とし、将来の自転車通行空間の整備目標と位置づけます。



方針
2

区の道路実状を踏まえ【暫定形態】での整備も位置付けた上で、早期のネットワークの構築を図ります。



方針
3

既設の歩道内整備区間は【暫定形態に類する】通行空間として、歩道内通行ルールの徹底を前提に、当面活用していきます。



方針
4

バス停、パーキングメーターなどがある区間では、各道路の状況を踏まえながら、共存できる構造を検討します。

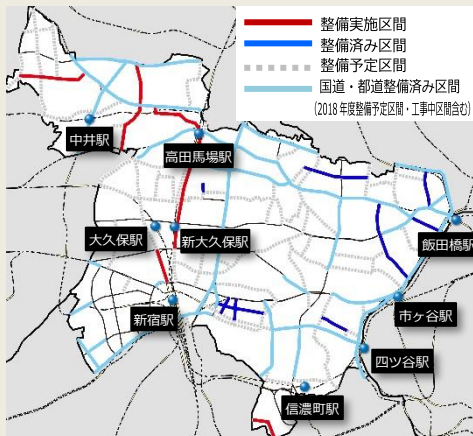


5 区道の自転車ネットワーク計画の進め方 (P69~)

- 区が管理する区道の整備対象区間 46.3km について、本計画の計画期間 2019~2028 年度の 10 年間で自転車ネットワークの早期実現を図るため、【短期】【中期】【長期】の各段階での整備を進めます。
- 短期については、東京 2020 大会に向けた整備を中心として進め、中期、長期にかけて、安全性・アクセス性の視点からの優先順位が高い区間から順次整備を進めます。
- 区民が快適かつ安全に道路を利用できるよう、区道全てのネットワーク路線 (46.3 km) において、自転車ナビマーク・ナビライン等の自転車通行空間の整備を実施します。
- 完成形態が自転車道、自転車通行帯となる道路は、道路の拡幅事業等と連携し整備を進めていきます。
- 各期の整備区間については、周辺の道路事情の変化などにより整備時期が変更となる可能性があります。

短期 (2019・2020 年度)

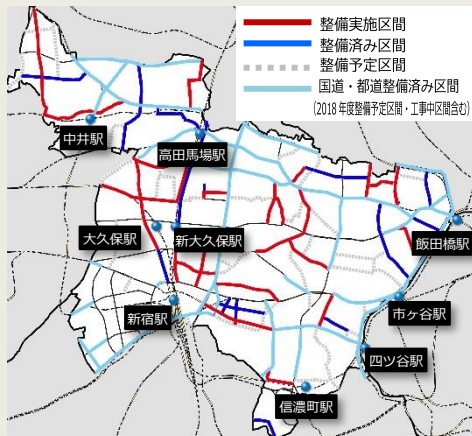
- 新国立競技場周辺や観光地である新宿駅、新大久保駅・大久保駅周辺での整備を進めていきます。
- 他区と連携する自転車通行空間が整備されている、落合地域での整備も先行して実施します。



- ・神宮球場前
- ・補助 72 号線
- ・聖母坂通り
- ・小滝橋通りの一部

中期 (2021~2024 年度)

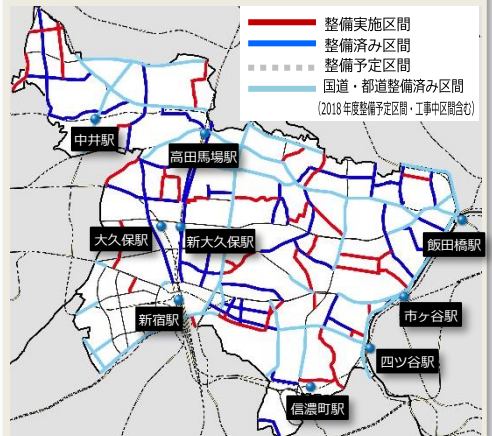
- 安全性やアクセス性の視点からの優先順位高い区間を中心に、既整備区間との接続を考慮し整備を進めます。
- 区民が快適かつ安全に道路を利用できるよう、自転車ナビマーク・ナビライン整備を進めます。



- ・区役所通り
- ・中井通り
- ・箱根山通り
- ・中央病院通り
- ・江戸川橋通り ほか

長期 (2025~2028 年度)

- 短期、中期での整備状況を踏まえ、区民が快適かつ安全に道路を利用できるよう、区道の対象区間全体の整備を進めます。
- 自転車ナビマーク・ナビラインでの整備を実施し区道のネットワークを完成させます。



- ・蜀江坂通り
- ・グランド坂通り
- ・文化センター通り
- ・若葉通り ほか