

6 整備手法

6 整備手法

本章では、自転車走行空間の整備手法を整理し、道路の構造や利用状況から各道路に適した整備手法を選定する方法を具体的に示す。

6.1 整備手法の分類

自転車走行空間は図 6-1 に示すとおり、自転車歩行者道、自転車道、自転車歩行者専用道路、自転車専用道路、自転車レーン（普通自転車専用通行帯）に分類される。

表 6-1 に自転車走行空間の整備手法と各整備手法の特徴や整備要件をまとめる。

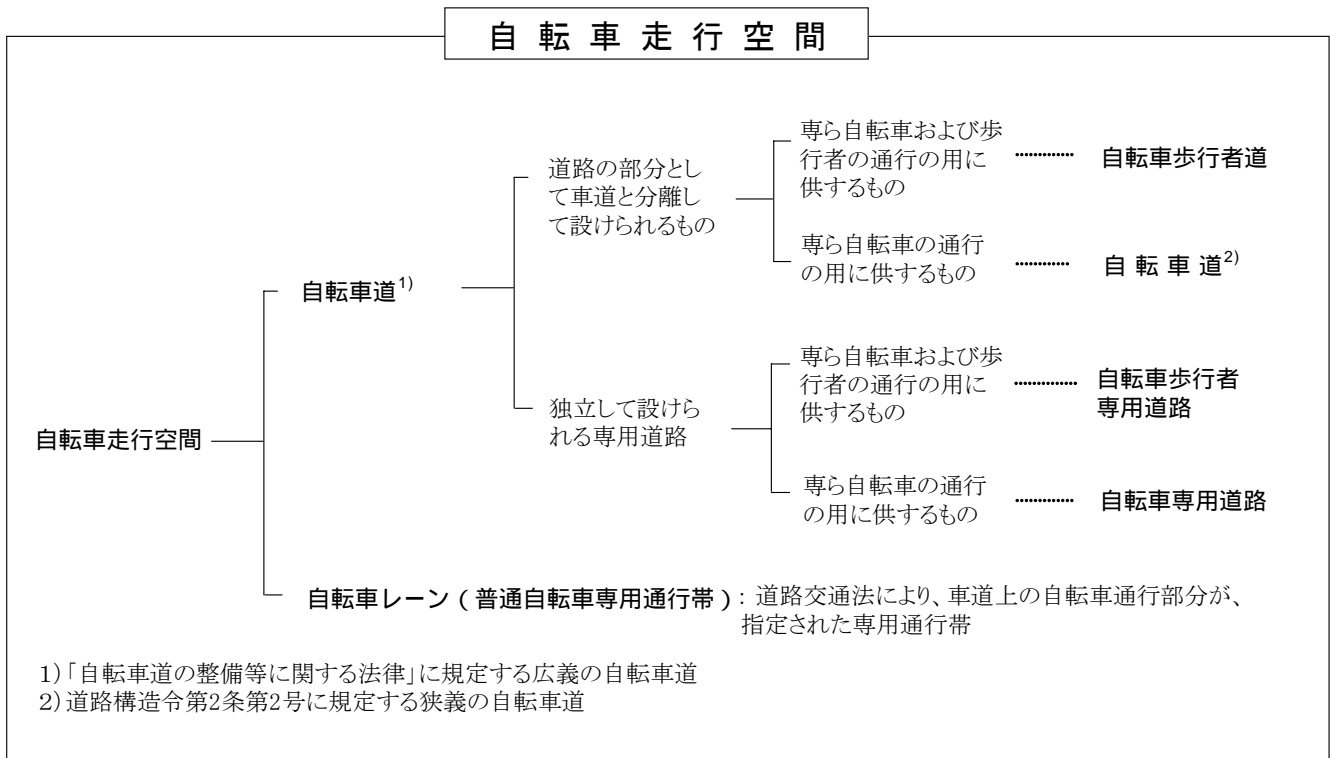


図 6-1 自転車走行空間の分類

表6-1 自転車走行空間の整備手法 1/2

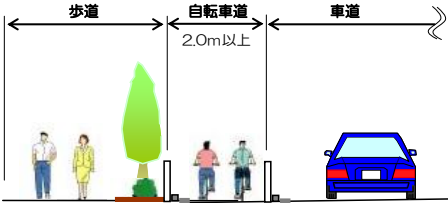


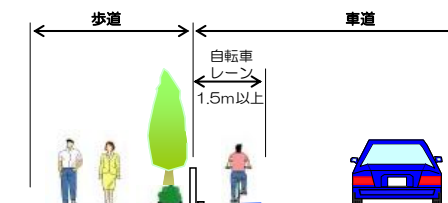


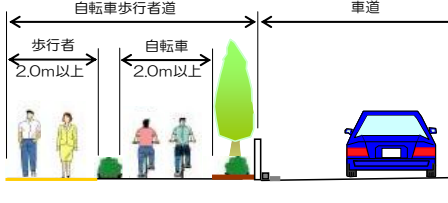


種別	モデル図	特徴	整備要件	整備事例
<p>自転車道</p> <p>歩行者や自動車と自転車の通行部分を縁石又は工作物で連続して分離</p> <p>※道路構造令第2条第2号及び道路交通法第2条第1項第3号の3に規定する自転車道をいう。</p>	 <p>自転車の通行部分の幅員2m以上</p> <p>(道路構造令上では、やむを得ない場合は1.5mまで縮小可能だが、縮小する場合は本庁主管課と別途調整)</p>	<p>メリット</p> <ul style="list-style-type: none"> 歩行者、自転車、自動車が構造物により完全に分離され安全性が高い 平坦性が高く自転車の走行性が良い <p>デメリット</p> <ul style="list-style-type: none"> 車道での荷卸等が困難になる。 今までの路面清掃車では自転車道を清掃できない 	<ul style="list-style-type: none"> 車道部分に自転車道を整備できる幅員が確保できること 沿道での自動車の駐停車需要が少ないこと 歩道は自転車通行不可となるため道路の両側に自転車道を確保できること 	 <p>国道14号 (江東区亀戸)</p>  <p>中杉通り・社会実験 (杉並区阿佐谷北)</p>
<p>自転車レーン (普通自転車専用通行帯)</p> <p>車道の左側に普通自転車専用通行帯の交通規制を実施し、道路標識等により自転車走行空間を明確化(左側一方通行)</p> <p>※道路交通法第20条第2項の規定により自転車の通行部分が道路標示で指定された専用通行帯(道路標示「普通自転車の歩道通行部分」で指定されたものは除く。)をいう。</p>	 <p>自転車の通行部分の幅員1.5m以上</p> <p>(左側一方通行)</p> <p>(やむを得ず縮小する必要がある場合は、本庁主管課と別途調整)</p>	<p>メリット</p> <ul style="list-style-type: none"> 歩行者と自転車、自動車が概ね分離できる 平坦性が高く自転車の走行性が良い 整備コストが相対的に低い <p>デメリット</p> <ul style="list-style-type: none"> 路上停車車両がある場合は自転車走行の障害となる 自動車の平均旅行速度が速い道路では自転車と自動車の接触の危険性が高まる 	<ul style="list-style-type: none"> 車両通行帯としての交通規制が実施できる1.5m^{注1}以上の幅員が確保できること 自転車レーンは左側を一方通行となるため道路の両側で整備できること <p>注1:道路交通法上の通行帯の最小幅員は1.0mであるが、街きよ(約0.5m)を除く舗装部分で1.0m以上を確保する</p>	 <p>旧玉川水道道路 (渋谷区幡ヶ谷、山手通り・中野通り間)</p>  <p>平和橋通り (葛飾区西新小岩)</p>
<p>自転車歩行者道の構造的分離 (自転車道^{注2})</p> <p>歩行者と自転車の通行部分を植樹帯などにより分離</p> <p>※道路構造令第2条第3号に規定する自転車歩行者道をいう。道路交通法上は、自転車歩行者道という定義はなく、歩道として扱われる。</p>	 <p>自転車の通行部分の幅員2m以上</p> <p>(やむを得ず縮小する必要がある場合は、本庁主管課と別途調整)</p>	<p>メリット</p> <ul style="list-style-type: none"> 歩行者、自転車、自動車が構造物により完全に分離され安全性が高い <p>デメリット</p> <ul style="list-style-type: none"> 歩行者と自転車の動線が交差点やバス停等で重なるため、その処理が課題となる。 	<ul style="list-style-type: none"> 広幅員の歩道が確保できること <p>注2:自転車道 植樹帯等により構造的に分離し、切下げ部なども縁石等で区画したものをここでは自転車道と呼んでいる。なお、道路交通法第2条第1項第3号の3に規定する自転車道とするには、交通管理者との協議が必要である。</p>	 <p>浅草通り (台東区東上野)</p>  <p>東八道路 (三鷹市野崎)</p>

表6-1 自転車走行空間の整備手法 2/2

種別	モデル図	特徴	整備要件	整備事例
<p>自転車歩行者道の視覚的分離</p> <p>歩行者と自転車の通行部分をカラー舗装により視覚的に分離</p> <p>※道路構造令第2条第3号に規定する自転車歩行者道をいう。道路交通法上は、自転車歩行者道という定義はなく、歩道として扱われる。</p>	 <p>自転車歩行者道 4.0m以上</p> <p>歩行者 2.0m以上</p> <p>自転車 2.0m以上</p> <p>車道</p> <p>自転車の通行部分の幅員2m以上</p> <p>(やむを得ず縮小する必要がある場合は、本庁主管課と別途調整)</p>	<p>メリット</p> <ul style="list-style-type: none"> 歩行者及び自転車と自動車とが構造物により分離され安全性が高い <p>デメリット</p> <ul style="list-style-type: none"> 歩行者と自転車は構造物による区切りがないため、輻輳しやすい 歩行者と自転車の動線が交差点やバス停等で重なるため、その処理が課題となる。 	<ul style="list-style-type: none"> 広幅員の歩道が確保できること(ただし、構造的分離が可能な歩道幅員までは確保できない場合) <p>〈参考〉 交通管理者が白線と自転車の道路標示を施工した場合、自転車の通行部分は道路交通法でいう「普通自転車通行指定部分」となる。</p>	 <p>長後赤塚線 (板橋区高島平)</p>  <p>山手通り (渋谷区代々木)</p>
<p>自転車歩行者専用道路</p> <p>独立して設けられる専用道路</p> <p>※道路法第48条の13第2項に規定する、専ら自転車及び歩行者の一般交通の用に供するために独立して設けられる道路。</p>	 <p>自転車歩行者専用道路 4.0m以上</p> <p>自転車の通行部分の幅員4m以上</p>	<p>メリット</p> <ul style="list-style-type: none"> サイクリング等、野外のスポーツ、レクリエーション向けに適している 自動車とは完全に分離され安全性が高い <p>デメリット</p> <ul style="list-style-type: none"> 歩行者と自転車が多く輻輳しやすい(高速で通行する自転車と歩行者との接触事故が課題となっている) 	<ul style="list-style-type: none"> 河川敷等、連続した用地が確保できること 面整備等に合わせて整備が可能である場合 	 <p>多摩湖自転車道 (東村山市美住町)</p>  <p>江戸川自転車道 (区移管済)</p>
<p>自転車専用道路</p> <p>独立して設けられる専用道路</p> <p>※道路法第48条の13第1項に規定する、専ら自転車の一般交通の用に供するために独立して設けられる道路。</p>	 <p>自転車専用道路 3.0m以上</p> <p>自転車の通行部分の幅員3m以上(やむを得ない場合は2.5mまで縮小可)</p>	<p>メリット</p> <ul style="list-style-type: none"> サイクリング等、野外のスポーツ、レクリエーション向けに適している 自動車とは完全に分離され安全性が高い <p>デメリット</p> <ul style="list-style-type: none"> 既存の道路でこのための空間を新たに生み出すことは困難である 歩行者の進入を抑止するのは困難 	<ul style="list-style-type: none"> 河川敷等、連続した用地が確保できること 面整備等に合わせて整備が可能である場合 	<p>※道路構造令に規定はあるが、都内での整備実績なし</p>

6.2 整備手法の選定

自転車走行空間は、交通安全の観点から、歩行者、自転車、自動車を構造的に分離した形で整備することが望ましい。しかし、既設道路には、歩道が設置されていないなど幅員が狭く、自転車走行空間を整備することが困難な道路もある。一方で、歩車道が分離され、車道に停車帯を有する道路や自転車歩行者道が整備されている道路もある。こうした道路では、車道を活用した自転車レーンのほか、歩道内における分離の手法を用いて、自転車走行空間の整備を推進していく。なお、道路の新設・拡幅する際には、道路の計画幅員や将来的な道路の利用状況等を勘案し、自転車走行空間の整備に取り組んでいく。

自転車走行空間の整備手法を選定する上で、考慮すべき要素は、①道路の構造（車道幅員、歩道の有効幅員など）と②道路の利用状況（歩行者と自転車の輻輳状況、駐停車需要など）である。

ここでは、「道路の構造」及び「道路の利用状況」の要素を用いて、整備手法を選定するための考え方を示す。

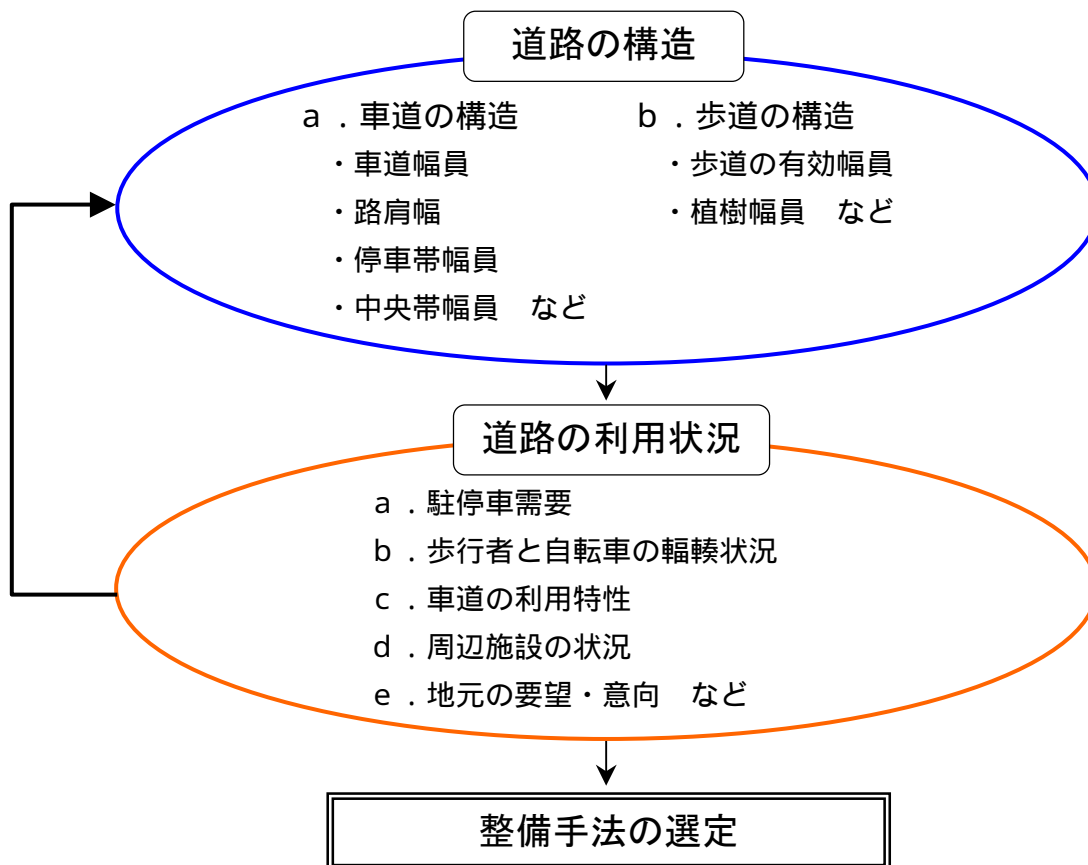
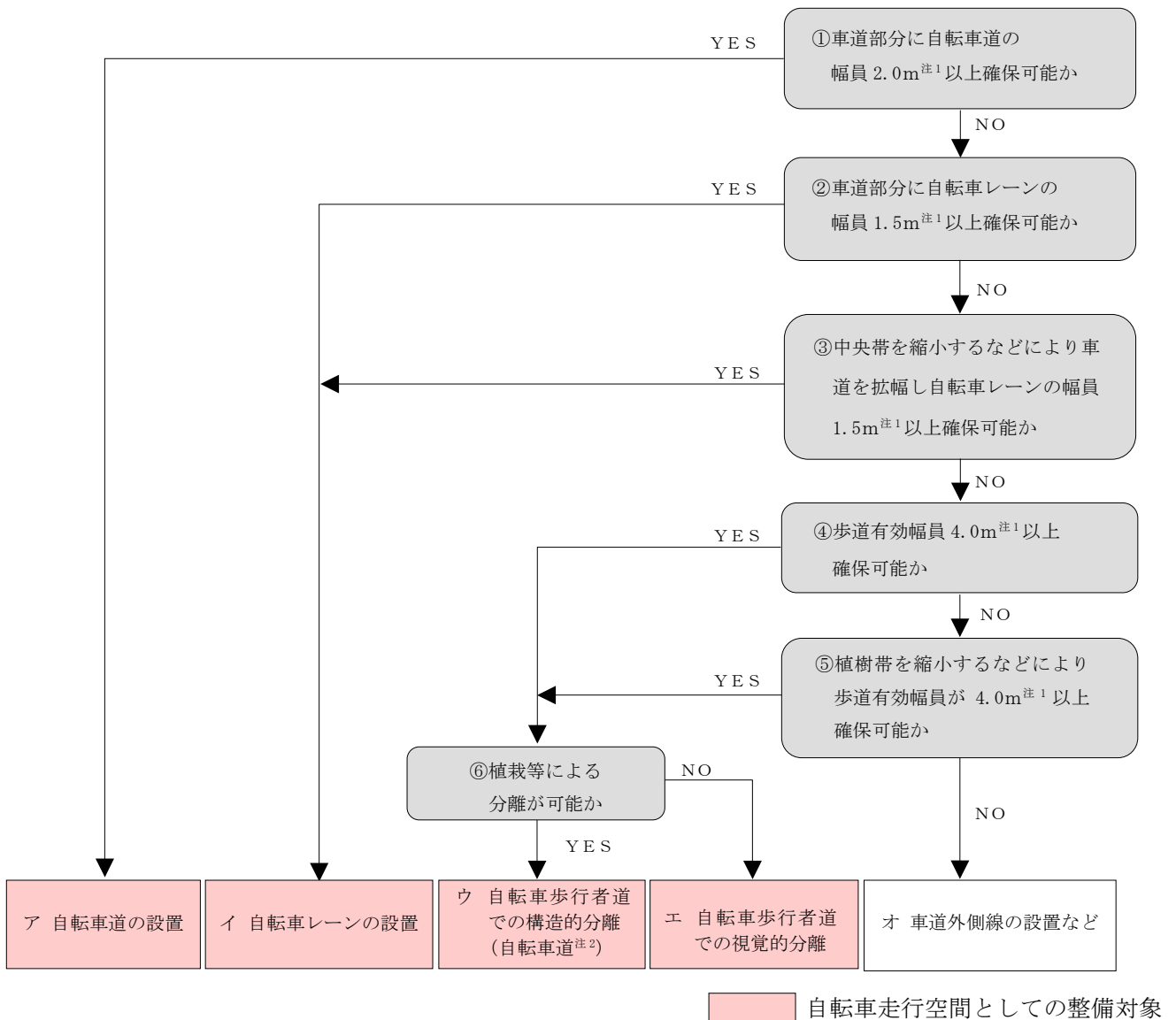


図 6-2 自転車走行空間の整備手法の選定フロー

(1) 道路の構造による整備手法の選定

道路の構造から整備手法を選定するためのフローは以下を基本とする。

また、次頁に示す「道路の利用状況を踏まえた整備手法の選定」の結果、下記フローで選定された整備手法を再検討する場合、ア→②、イ→④、ウ→エ、エ→オの順序で再選定すること。なお、ア～オは整備手法、①～⑥は選定条件を示す。



注1 有効幅員又は幅員は標準的なものであり、やむを得ず縮小する必要がある場合は、本庁主管課と別途調整すること。

注2 切り下げ部なども縁石等で区画し、構造的に分離したものをここでは自転車道と呼んでいる。なお、道路交通法第2条第1項第3号の3に規定する自転車道とするには、交通管理者との協議が必要である。

図 6-3 道路の構造による整備手法の選定フロー

(2) 道路の利用状況を踏まえた整備手法の選定

整備手法の選定にあたっては、図 6-3 の道路の構造による選定フローにより整備手法を選定した後、駐停車需要や歩行者と自転車の輻輳状況など、表 6-2 で示す道路の利用状況を総合的に検討した上で、最終的にその区間に適した手法を決定する必要がある。車道活用については、大型車の交通量や制限速度、自動車との速度差などに留意すること。また、既設道路における自転車道の設置については、荷捌きなどの沿道利用に影響を与えることから、地元との合意形成には十分留意すること。

表 6-2 道路の利用状況を把握するための調査項目

道路の利用状況	調査項目
歩道上の輻輳状況 車道の利用特性 など	歩行者交通量（歩道の輻輳状況）
	自転車交通量（歩道の輻輳状況）
	自動車交通量
	制限速度 など
駐停車需要 周辺施設の状況 など	駐停車需要
	荷捌きの需要
	集客施設の有無
	公共交通機関の有無
	地元の要望・意向 など

6.3 幅員構成

既設道路において、自転車走行空間を整備するため道路空間の再配分を行う場合、道路の利用状況を十分に考慮した上で、歩行者と自転車と自動車のための適切な有効幅員と植樹幅員を確保する。

また、道路の新設や拡幅にあわせて自転車走行空間を整備する場合には、道路の計画幅員や将来的な道路の利用状況等を勘案し、整備手法を選定する。

以下に自転車走行空間を整備する場合の幅員構成の基本的な考え方と、道路の標準的な幅員構成を示す。

(1) 自転車走行空間の整備における幅員構成の基本的な考え方

既設道路において自転車走行空間を整備する際、道路の幅員構成を見直して、道路空間の再配分を検討する場合の基本的な考え方を以下に示す。

① 車道を活用し整備を検討する場合（自転車道・自転車レーン）

- ・将来交通量等を踏まえ、必要車線数を確保する。
- ・車線の幅員は道路構造令に定める道路の区分に合わせて、必要な幅員を確保する。
- ・自転車道を整備する場合、停車帯が必要な路線では、停車帯の幅員を1.5m以上確保する。

② 歩道内で整備を検討する場合（自転車歩行者道の構造的分離・視覚的分離）

- ・歩道有効幅員を4.0m^{※1}以上確保する。

自転車走行空間は、上記の条件を踏まえて、整備に必要な幅員を確保していく。

- ・自転車道を整備する場合、幅員2.0m以上を確保する。
- ・自転車レーンを整備する場合、幅員1.5m^{※2}以上を確保する。
- ・歩道を車道側に拡幅し歩道内で自転車走行空間を整備する場合、歩道有効幅員を4.0m^{※1}以上確保する。

※1 歩道有効幅員は4.0m以上を原則とし、歩行者通行部分の幅員は2.0m以上とする。自転車通行部分の幅員は、自転車1台の占有幅1.0mを基準とし、自転車同士のすれ違い、追い越しを考え2.0m以上とする。なお、やむを得ず縮

小する必要がある場合は、本庁主管課と別途調整すること。

※2 自転車レーンの幅員は、1.5m以上を確保する。なお、やむを得ず縮小する必要がある場合は、本庁主管課と別途調整すること。

(2) 自転車走行空間の整備における標準的な幅員構成

自転車走行空間を整備する際の、標準的な幅員構成を示す。なお、有効幅員又は幅員をやむを得ず縮小する必要がある場合は、本庁主管課と別途調整すること。

① 自転車道

必要な車線幅員以外に、自転車の通行部分として 2.0m以上の幅員が車道部分に確保できる場合には、自転車道を検討する。ただし、自転車道は、荷捌き等の沿道アクセスや路面清掃車で自転車道を清掃できないなどの課題があるため、当該道路の利用状況を踏まえた十分な検討が必要である。

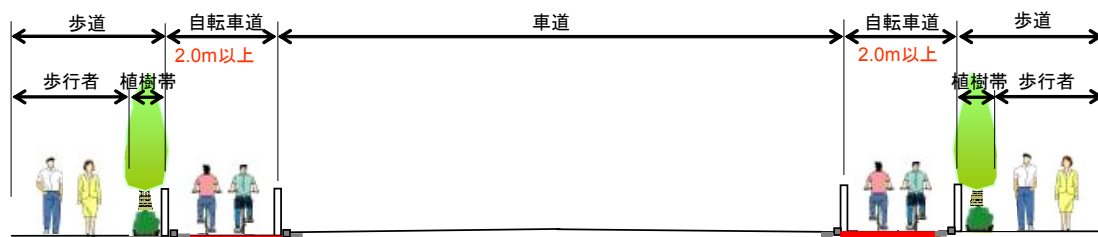


図 6-4 自転車道を設置する場合の標準的な幅員構成

② 自転車レーン

車道部で必要な車線の幅員を確保した上で、自転車通行部分として 1.5m以上幅員を確保できる場合には、車道の一部を活用した自転車レーンを検討する。また、街きょを除く舗装部分で、1.0m以上を確保することが望ましい。

自転車レーンの整備に際しては、普通自転車専用通行帯の交通規制が必要であることや違法駐車取締りなどの実施が重要となることから、交通管理者と連携した整備が不可欠である。

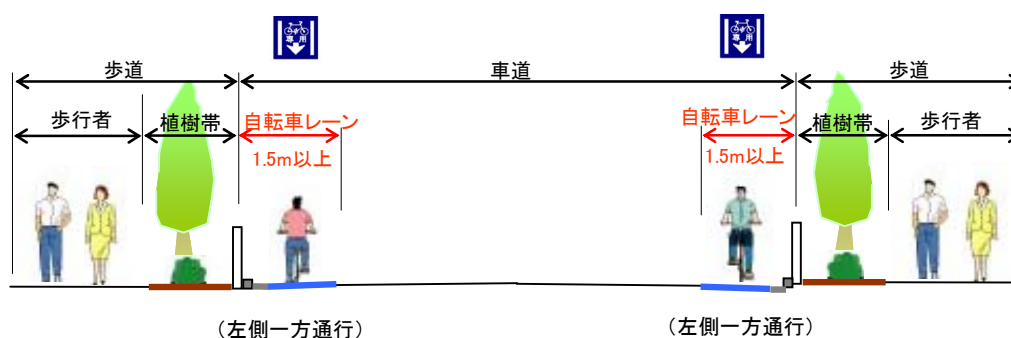


図 6-5 自転車レーンを設置する場合の標準的な幅員構成

③ 自転車歩行者道の構造的分離（自転車道）

歩行者と自転車の通行部分の分離に必要な部分（植栽等）と植樹帯を除いた有効幅員が 4.0m以上確保できる場合には、構造的分離を検討する。その際、歩行者の交通量など、歩道の幅員状況や沿道の利用状況を十分考慮する。

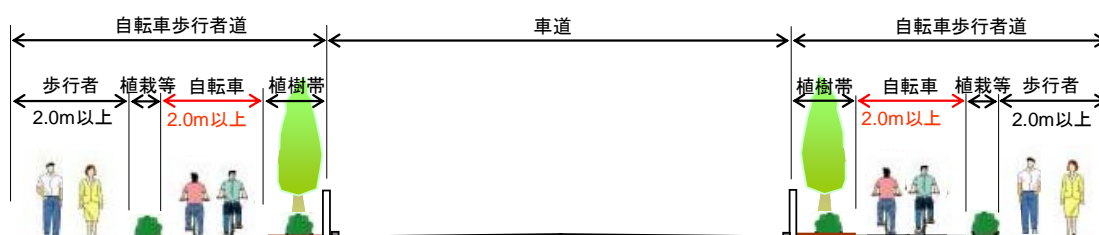


図 6-6 自転車歩行者道を構造的に分離する場合の標準的な幅員構成

④ 自転車歩行者道の視覚的分離

歩道内で構造的に分離して自転車走行空間を整備するのは困難であるが、植樹帯を除く有効幅員が 4.0m以上確保できる場合には、歩行者と自転車の通行部分のカラー舗装による視覚的分離を検討する。その際、歩行者の交通量など、歩道の幅員状況を十分考慮する。

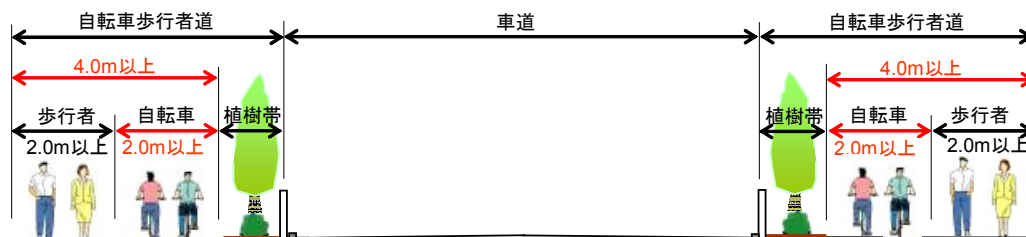


図 6-7 自転車歩行者道を視覚的に分離する場合の標準的な幅員構成

7 舗装及び標識・路面標示

7 舗装及び標識・路面標示

自転車走行空間を整備する際、統一された標識・路面標示等により、歩行者や自転車利用者に分かりやすい誘導・案内を行う。

本章では、自転車通行部分の舗装方法、標識、路面標示などの設置基準について示す。

7.1 自転車レーン（普通自転車専用通行帯）の路面標示

自転車レーンは、安全性や視認性を向上させるため、自転車の通行部分を視覚的に明確化する。自転車レーンの舗装は、樹脂系すべり止め舗装など安全性を考慮したものとする。

車道の一部を活用して自転車レーンを整備する際は、交通管理者による普通自転車専用通行帯の交通規制を実施し、規制標識と道路標示を設置する。



図 7-1 自転車レーンの道路標示
(旧玉川水道道路 渋谷区幡ヶ谷)

7.2 自転車通行部分の舗装

自転車道及び歩道内における自転車の通行部分は、走行性を考慮してアスファルト舗装（黒色）を原則とする。インターロッキングブロック等による舗装は、自転車の走行性がアスファルト舗装に比べ劣ることから、出来るだけ使用しないこととする。ただし、道路修景上、やむを得ずインターロッキングブロック等により自転車走行部分の着色等が必要な場合は、寒色系の色を基本とし、歩行者の通行部分と明確に分離できる色とする。



図 7-2 自転車走行部分はアスファルト舗装



図 7-3 道路修景上やむを得ない場合

7.3 通行案内標識・路面標示シート等の設置

歩行者と自転車の通行部分を分離した路線では、通行案内標識と路面標示を現地の状況に応じて適切に組み合わせて設置し、通行者の誘導を図る。

通行案内標識は、交通の安全と円滑を図るための道路標識（道路法第 45 条第 1 項）として、法定外の案内標識（道路附属物）と位置づける。

(1) 通行案内標識

通行案内標識の設置間隔は概ね 100m 程度とするが、交差点部などでは、設置間隔に係わらず区間内の通行案内標識を設置する。通行案内標識で使用する絵文字（ピクトグラム）は、図 7-4 に統一する。通行案内標識は、両面絵文字（図 7-4）、もしくは絵文字と「歩行者優先」の文字表示（図 7-5）との組み合わせのうち、いずれかを選択することができる。また、通行案内標識の色は、歩行者通行部分を茶色系、自転車通行部分は青色系を原則とする。



図 7-4 標識板

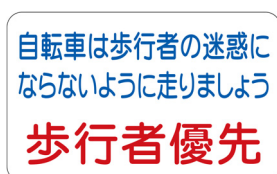


図 7-5 文字表示



図 7-6 通行案内標識

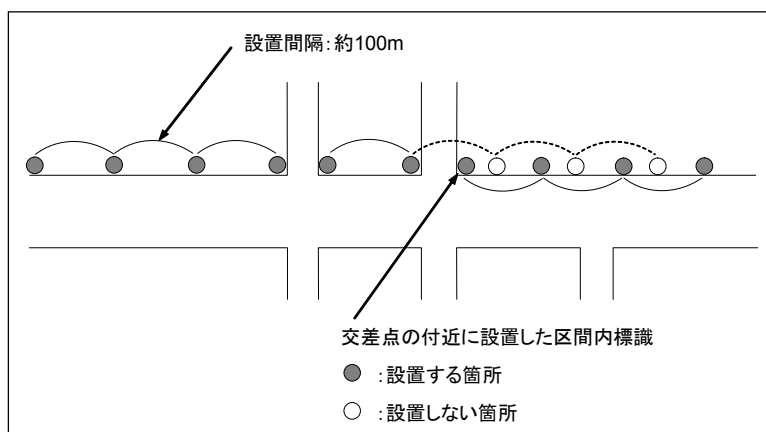


図 7-7 通行案内標識の設置間隔

(2) 路面標示

歩行者と自転車の通行部分を示す路面標示は、ペイント式もしくは貼付式とする。絵文字（ピクトグラム）は、図 7-8 を標準とし、安全性や視認性を考慮して設置する。設置間隔は、概ね 50m 程度とするが、細街路と交差する箇所や自転車通行帯の始点では、50m 以下であっても路面標示を設置する。

また、視覚障害者が多く利用する道路には、歩行者の通行部分に視覚障害者誘導用ブロックを設置する。設置場所及び設置方法については、「東京都福祉のまちづくり条例施設整備マニュアル」（平成 21 年 3 月 東京都）によること。





	歩行者通行部分	自転車通行部分
ペイント式		
貼付け式 (シート型)		



図 7-8 路面標示

図 7-9 設置事例

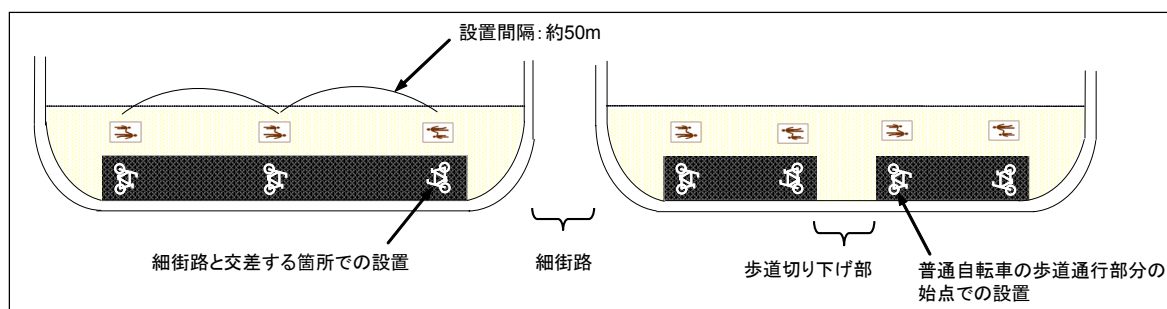


図 7-10 路面標示の設置間隔

(3) 補助標示シート

自転車の通行マナーの向上を図るため、必要に応じて路面標示と合わせて補助標示シートを設置する。



図 7-11 補助標示シート

8 優先して整備する区間

8 優先して整備する区間

自転車の利用が拡がり、自転車に関連する事故の割合が増加していることから、すでに都民に利用されている道路（既設道路）では、自転車走行空間の整備が急がれる。このため、既設道路において、自転車走行空間の整備が必要な区間を選定し、集中的に整備を行っていく。

また、交通渋滞の解消のために実施している道路の整備や無電柱化やバリアフリー化の事業においても、道路の新設拡幅や改修を行う際も、自転車走行空間の整備を検討する。

8.1 自転車走行空間のネットワーク化に向けて

自転車は、近距離の移動に優れた交通手段であり、5～6 km 以内の地域的な移動手段として多く利用されている。

通勤・通学時の駅までの利用の他、買い物目的等の比較的短いトリップが主となっている。そのため、駅を中心とした比較的狭いエリア内において、ネットワークの軸となる幹線道路に自転車走行空間を確保するとともに、区市町村とも連携し、エリア内の面的なネットワークを整備していくことが重要となってくる。

一方、スポーツ・レクリエーションや遠方への通勤目的等の中・長距離トリップも増加傾向にあることから、既存の自転車走行空間などと接続した連続的な整備を推進していくことも求められる。

将来、首都圏三環状道路をはじめとする幹線道路ネットワークの整備が進んだ際には、交通インフラのゆとりを活かし、歩行者、自転車、自動車がともに安全で安心して通行できる空間を創出していくことが必要である。しかしながら現段階では、全ての道路で自転車走行空間を整備することは困難であるため、交通安全や地域特性の観点から、必要性の高い区間を優先的に整備していく。

8.2 優先して整備する区間の考え方

(1) 優先して整備する区間を選定する4つの視点

自転車走行空間の整備検討にあたっては、歩行者、自転車が共に安全で快適に通行できる自転車走行空間の整備を効果的かつ効率的に推進していくため、下記の4つの視点に基づき、平成32年度までに優先して整備する区間（以下、「優先整備区間」という。）を選定する。

優先整備区間を選定する4つの視点

1. 自転車交通量が多く事故の危険性がある区間

- ・ 自転車交通量が多く歩行者と自転車、又は自転車同士の事故の危険性がある区間

2. 自転車乗入台数が多い駅周辺の区間

- ・ 鉄道駅周辺の自転車乗入台数が多い駅周辺区間

3. 複数の観光スポットや集客施設などを結び、自転車の利用促進が期待できる区間

- ・ 集約能力が高い文化施設や歴史的施設、公園などを結ぶ自転車走行空間を整備することで、自転車の利用促進や地域振興への効果が期待できる区間

4. 既存の自転車走行空間と接続することで利便性が高まる区間

- ・ 既存の自転車走行空間と接続することにより、自転車走行空間の連続性が形成され、自転車交通の利便性がさらに高まる区間

図 8-1 優先整備区間を選定する4つの視点

① 自転車交通量が多く事故の危険性がある区間

自転車交通量が多く歩行者と自転車、又は自転車同士の事故が多い区間の整備を推進する。

優先整備区間の選定にあたっては、都道約 2,000km のうち、自転車需要及び歩行者と自転車、又は自転車同士の事故件数から選定条件を定め、整備の必要な区間の絞り込みを行い選定する。

都道における自転車需要は周辺区部や多摩地域の主要駅において多くなっている。また、歩行者と自転車、又は自転車同士の事故件数（平成 18 年～平成 22 年の 5 カ年間）の複数回以上の発生は、全体の約 2 割（都道約 2,000km のうち 420km）となっており、主に区部や多摩東部で多い状況である。

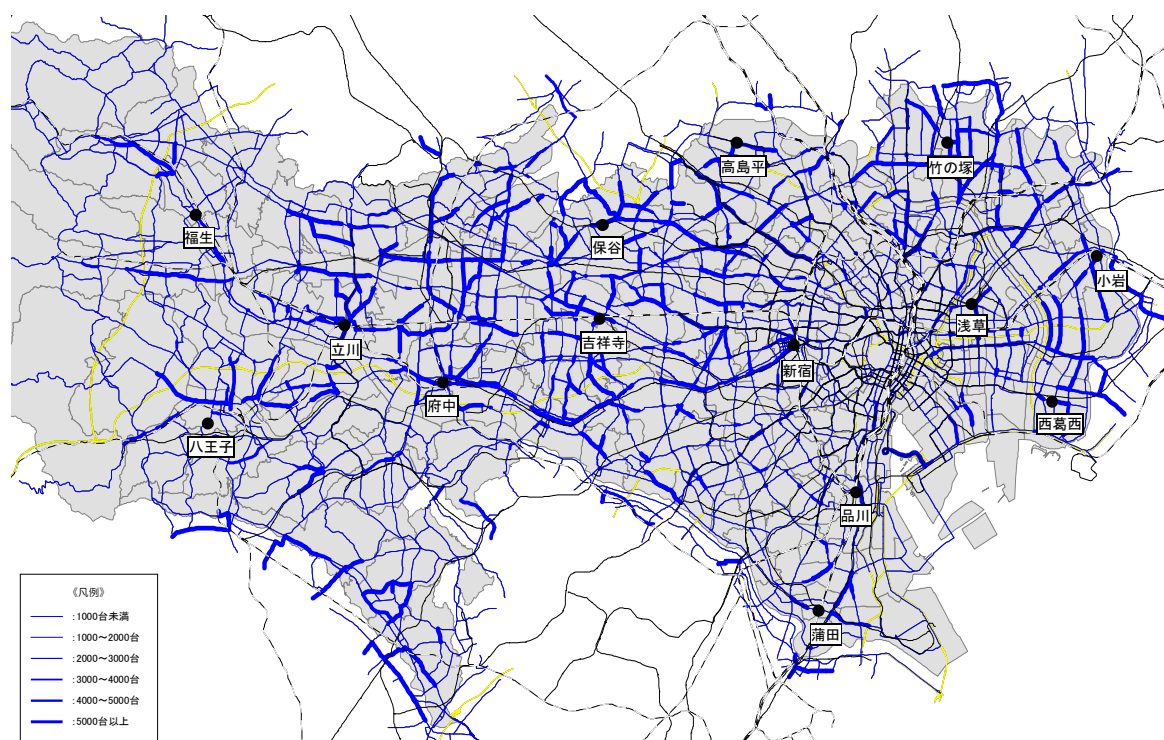


図 8-2 自転車交通需要

※自転車交通需要：自転車 OD 表を都道等のネットワーク上に配分し、路線・区間ごとの自転車交通量を推定し、自転車交通需要の多い路線・区間を把握

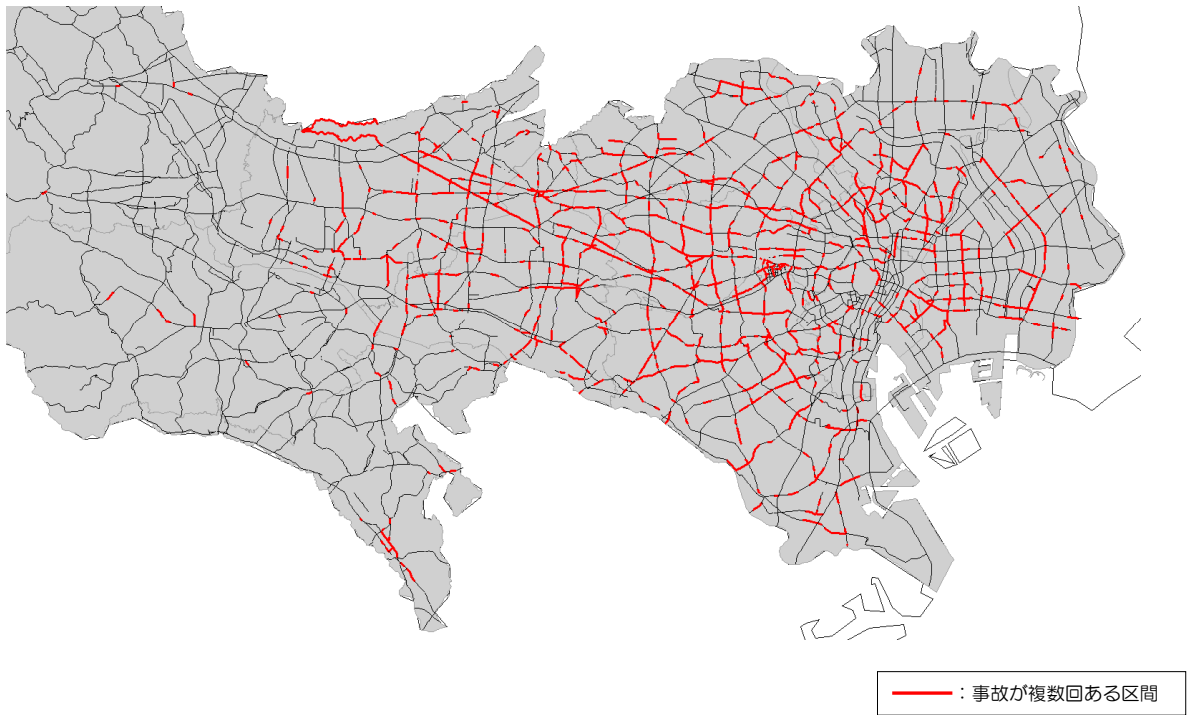


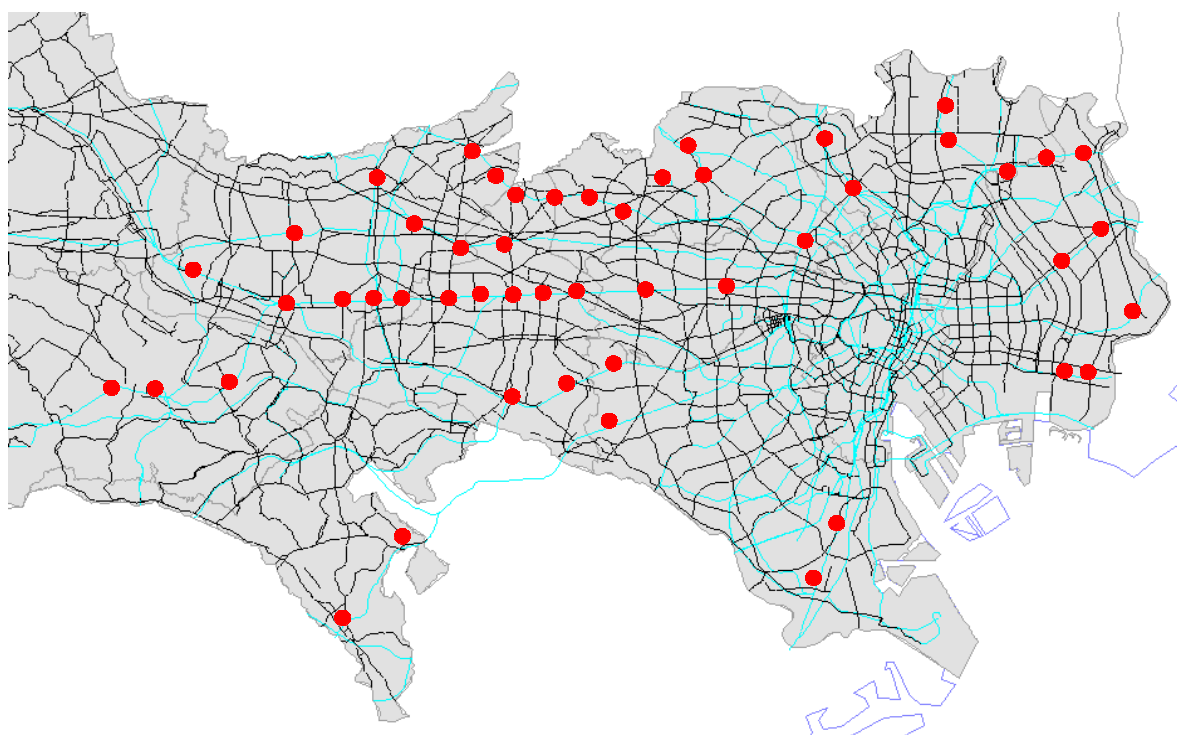
図 8-3 事故が複数回発生した箇所（都道）

② 自転車乗入台数が多い駅周辺の区間

鉄道駅周辺の自転車乗入台数（実駐車台数^{※1}＋放置自転車台数^{※2}）が多い駅周辺において、優先的に整備を行う。

図8-4は、自転車乗入台数が多い主要50駅を示したものである。

放置自転車の多い駅においては、自転車走行空間の整備とあわせて、自転車駐車場の整備を区市町村等へ働きかけていく。



※1 実駐車台数は、自転車等が駐車場内に駐車している台数をいう。

※2 放置自転車は、自転車盗駐車場以外の駅前広場、道路、公園等公共の場所に置かれ、直ちに移動できない状況にある自転車をいう。

図8-4 自転車乗入台数が多い主要50駅

出典：「駅前放置自転車の現況と対策」 東京都青少年・治安対策本部 平成24年7月

③ 複数の観光スポットや集客施設などを結び、自転車の利用促進が期待できる区間

集客能力の高い歴史的施設、公園、公共施設等を結ぶことにより、自転車の利用促進が高まる区間への整備を推進する。

優先整備区間の選定にあたっては、自転車走行空間を整備することで地域振興への効果が期待できる区間、新たに施設立地が予定され自転車交通需要が増える区間を踏まえ選定する。

上野・浅草周辺では、2012年5月の東京スカイツリーの開業に伴い、地元区ではレンタサイクル事業を進めており、今後、東京スカイツリー～浅草～上野駅周辺の幹線道路において、自転車で巡る利用者が増えると見込まれる。

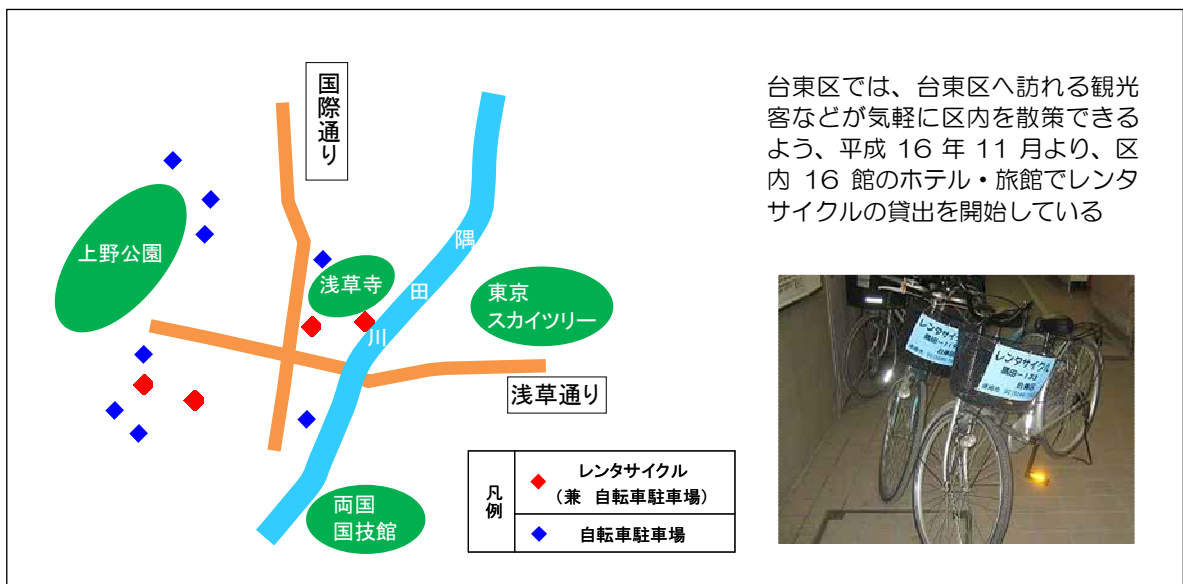
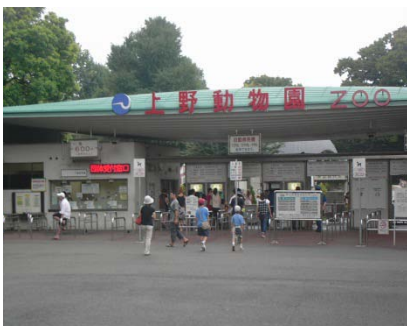


図 8-5 上野・浅草エリアにおける自転車走行空間と観光スポット



上野動物園



浅草寺



東京スカイツリー

図 8-6 上野・浅草エリアにおける観光スポット

④ 既存の自転車走行空間と接続することで利便性が高まる区間

既存の自転車走行空間と接続することにより、自転車走行空間の連続性が形成され、自転車交通の利便性がさらに高まる区間において、優先的に整備を行う。

多摩地域では、既設の道路において自転車走行空間を整備する東八道路のほか、調布谷保線など南北道路においても、道路の新設や拡幅にあわせて自転車走行空間の整備を進めている。既に自転車利用者に活用されている多摩湖自転車道や多摩川サイクリングロードとあわせて、四季折々の自然が感じられる自転車走行空間ネットワークを整備していく。



図 8-7 既設の自転車走行空間と接続した整備事例

(2) 優先整備区間の選定基準

優先整備区間を選定する4つの視点から、優先して整備する区間を以下のとおり設定した。

優先整備区間の選定基準

□自転車交通量が2,500台/日以上かつ、歩行者と自転車又は自転車同士の事故が2件/5年以上

⇒都道約2,000kmにおいて、自転車走行空間を効率的かつ効果的に整備していくため、自転車需要が2,500台/日以上(約500km(都道全体の2割))の条件で区間の絞り込みを行う

⇒その内、事故が複数回以上発生している区間を、偶発ではない安全性の確保を急ぐべき区間として選定

□歩行者と自転車、又は自転車同士の事故が5件/5年以上

⇒事故の危険性が高く特に早急な安全性の確保が必要な区間として、5件/5年以上の事故が発生している区間を選定

□駅周辺や駅へ向かう幹線道路

⇒自転車利用の多い駅周辺や、駅へ向かう買物・通勤に対応した幹線機能を担う区間を選定

□観光施設や拠点施設に連絡する区間

⇒集約能力の高い文化施設や歴史的施設、公園などに連絡する区間に自転車走行空間を整備することで、地域振興への効果が期待できる区間を選定

□既設の自転車走行空間と接続する区間

⇒自転車走行空間の完成区間と接続することで、自転車交通の利便性が高まる区間を選定

道路幅員から見て整備可能な区間

優先整備区間の選定

優先整備区間の選定基準・道路幅員・自転車走行空間の連続性を踏まえ整備区間を選定

8.3 2020年(平成32年)までの整備計画

『2020年の東京』計画において、2020年(平成32年)までに新たに100km整備することを目標に掲げている。この目標を達成するため、既設道路において優先整備区間約150kmを選定し、2020年度までに109kmを整備する計画を策定した。

表 8-1 優先整備区間の整備計画

(施設延長)			
	2020年度 (平成32年度) までに整備	2020年度 (平成32年度) 以降の整備	計
区 部	73km	32km	104km
多摩地区	36km	13km	50km
計	109km	45km	154km

表 8-2 2020年までの整備計画

(施設延長)			
	実績 2011年度末 (平成23年度末)	9か年の整備計画 2020年度 (平成32年度末)	到達目標 2020年度 (平成32年度末)
区 部	81km	73km	154km
多摩地区	31km	36km	67km
計	112km	109km	221km

施設延長(km)

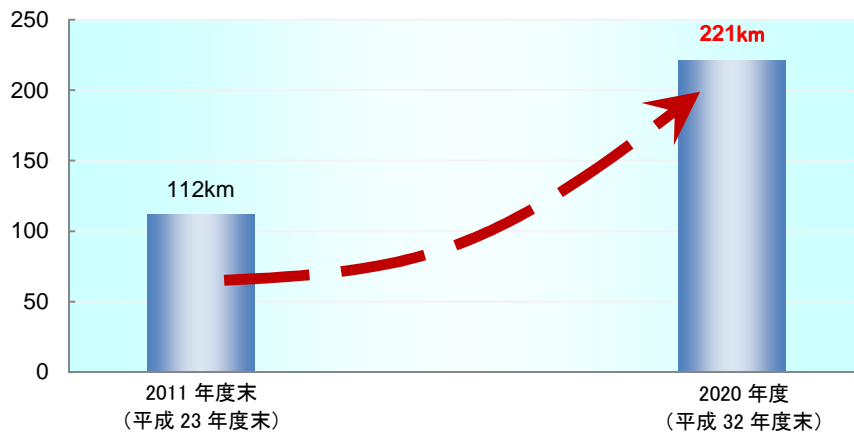


図 8-8 自転車走行空間整備延長の推移

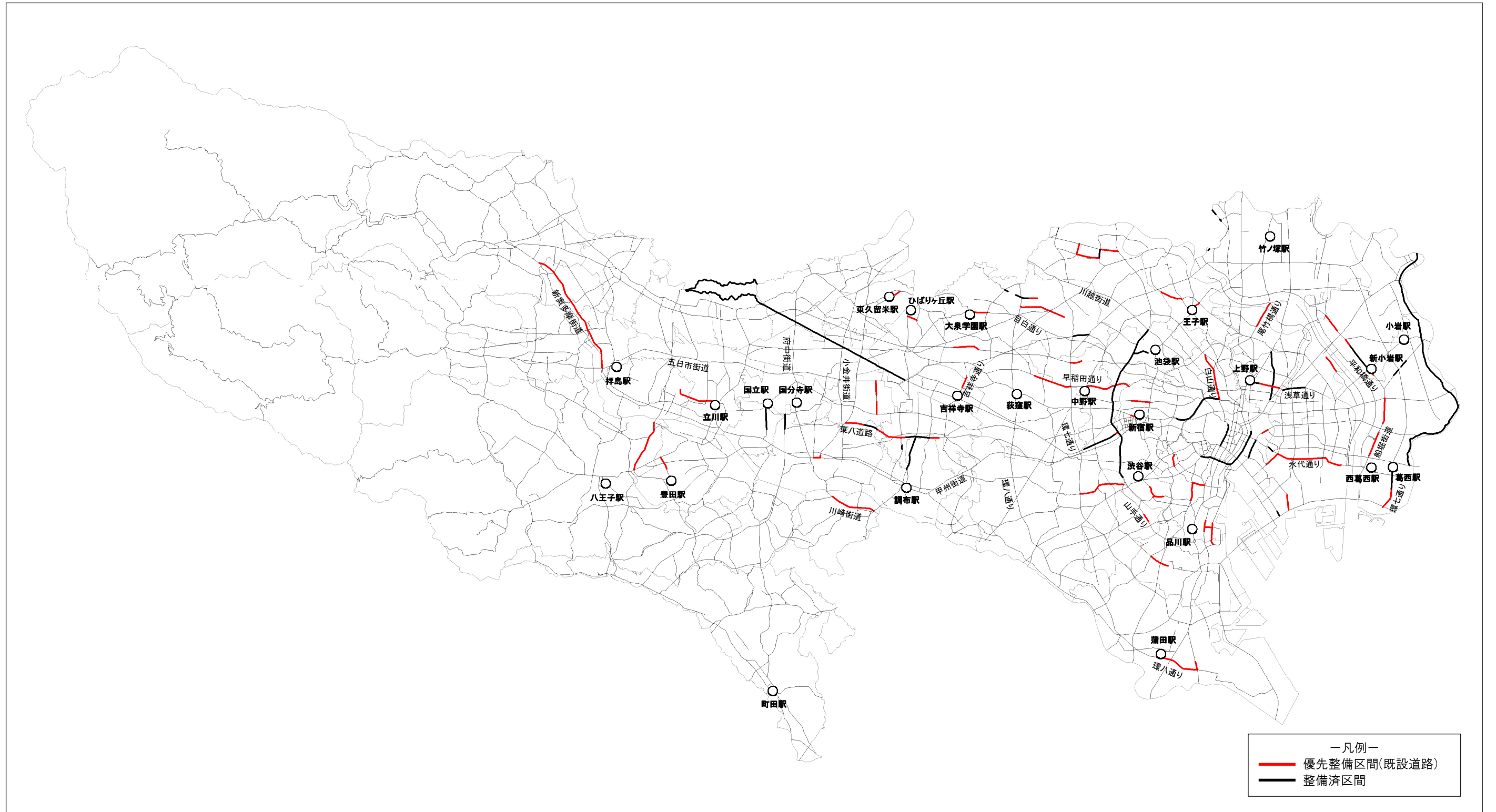


図 8-9 優先整備区間

8.4 優先整備区間以外の取り組み

(1) 新設・拡幅事業において

都市計画道路の整備など、街路事業、道路事業で道路の新設・拡幅を行う際は、自転車走行空間の整備に取り組んでいく。

(2) 改築事業において

無電柱化やバリアフリー化、歩道改善などの道路の改築を行う際に、自転車走行空間が確保可能な場合については、自転車走行空間の整備に取り組んでいく。

9 事業推進に向けた方策

9 事業推進に向けた方策

9.1 国や区市町村との連携によるネットワーク化

都内における自転車走行空間の整備は、都道だけでなく、国道や区市町村道の自転車走行空間と接続してネットワークを構築することにより、安全性や利便性などの事業効果がより大きくなる。例えば、駅付近までの都道整備に併せ、駅に直結する区市町村道の連続的整備による利便性の向上、整備が困難な幹線道路の代替となる区市町村道の整備による安全性の確保が挙げられる。

都道と区市町村道の連携した自転車走行空間としては、武蔵野市や三鷹市において整備を進めている。また、三鷹市など4市とわかりやすい案内標識や路面標示の統一など、利用しやすい走行空間の整備に取り組んでいる。こうした道路管理者間の連携をさらに強めることにより、自転車走行空間ネットワークを形成し、自転車交通の利便性向上を図っていく。

また、走行空間の確保が困難な区間については、ソフト対策によりルールに則った走行の周知・徹底を図るとともに、代替ルートの確保等を含めた検討を行っていく。

◎都と市で連携した実施事例

三鷹市と武蔵野市が整備したかえで通りは、平成 20 年 1 月に国土交通省と警察庁が合同で実施した「自転車通行環境整備に関するモデル地区事業」として指定を受けた。東八道路から武蔵境駅の約 2.0km 区間において、歩行者、自転車、自動車それぞれの通行部分を構造的に分離する自転車道を整備した。三鷹市と武蔵野市の整備では、自転車道の整備にあわせて、安全性向上のため、自転車道と車道に縁石と横断抑止柵を設置している。

東京都は、東八道路や調布保谷線等で自転車走行空間を整備し、かえで通りを含めた自転車走行空間のネットワーク形成を図っている。

また、東八道路沿線の 4 市（三鷹市、府中市、調布市、小金井市）と協議会を設置し、自転車走行空間づくりや自転車交通に関する対策を進めている。

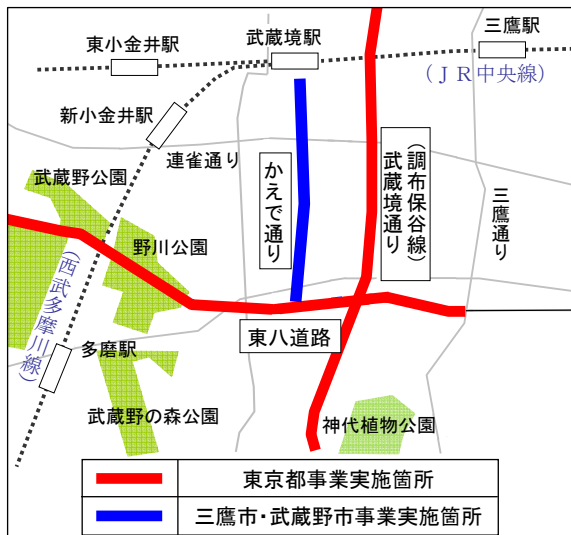


図 9-1 位置図

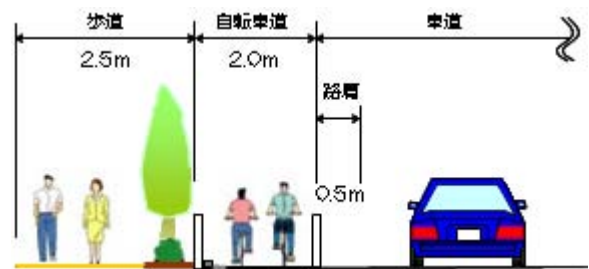


図 9-2 標準断面図（かえで通り）



図 9-3 都道、三鷹・武蔵野市道における自転車走行空間整備事例

（左：東八道路、右：かえで通り）

9.2 交通管理者との連携

自転車走行空間の整備促進を図る観点から、交通管理者との連携を強化していく。また、自転車レーンの整備を行う場合には、普通自転車専用通行帯の交通規制の実施が必須であるとともに、自転車レーン内の違法駐車の影響が重要となることから、交通管理者との連携が特に重要である。自転車レーンの整備区間である渋谷区幡ヶ谷の旧玉川水道道路では、交通管理者が駐車違反取締最重点路線に位置づけ、整備区間の違法駐車を取り締まりを強化し、違法駐車車両の排除を図っており、交通管理者と連携した総合的な整備を進めている。

港区の品川駅港南口地区は、通勤通学時等に自転車が駅周辺に集中しており、交通管理者である警視庁がモデル地区として挙げている。東京都は港区や警視庁と協力し、この地区において面的な自転車通行環境のエリア整備を進めている。

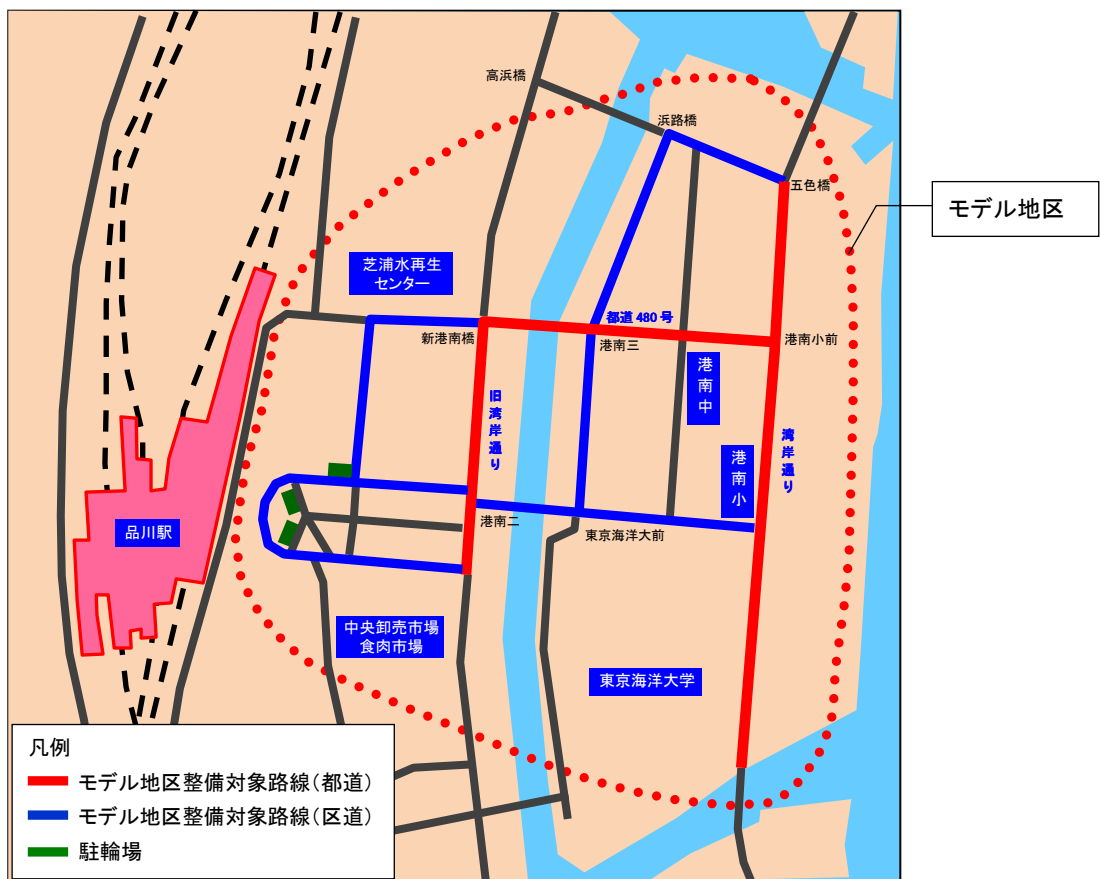


図9-4 自転車通行環境整備計画におけるエリア整備手法（品川駅港南口地区） 警視庁

9.3 街路樹との共存

緑あふれる東京の実現に向けて、歩道空間における街路樹の整備も不可欠である。限られた道路空間の中で自転車走行空間と街路樹の共存を図るため、既存の植樹帯を確保するとともに街路樹の更新を踏まえ、自転車、歩行者、自動車相互の視認性に配慮した自転車走行空間の創出に努めていく。そのため、整備に当たっては関係部署と十分協議を行う。

