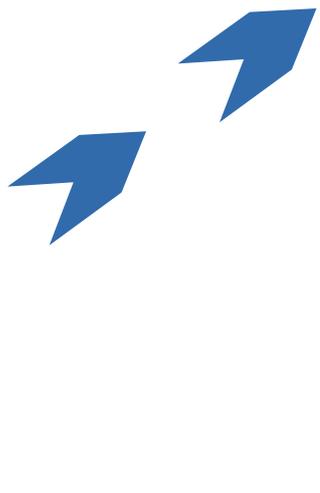




# 北区自転車ネットワーク計画

平成31年（2019年）3月



# 目 次

第1章 計画の概要	1
1 計画策定の背景・目的	1
2 計画の位置付け	2
3 自転車を取り巻く環境や施策の動向	3
4 計画の期間	10
第2章 自転車利用環境の現状と課題	11
1 地域特性	11
2 自転車利用に関する状況	15
3 区民ニーズ	19
4 自転車利用環境における課題	34
第3章 基本方針と計画目標	35
1 基本方針	35
2 計画目標	37
第4章 自転車ネットワーク路線	38
1 自転車ネットワーク路線の選定	38
2 自転車ネットワーク路線図	54
第5章 自転車の適正利用を促す環境構築	55
1 自転車ネットワーク路線における通行空間整備	55
2 自転車の適正利用を促すための周知・啓発	74
第6章 整備の進め方	80
1 基本的な考え方	80
2 優先整備路線	81
3 整備スケジュール	83
4 計画の進行と見直し	84
参考資料	85

# 第1章 計画の概要

## 1 計画策定の背景・目的

自転車は、買物や通勤、通学、子供の送迎等の日常生活における身近な移動手段や、サイクリング等のレジャーの手段として、多くの人々に利用されています。

近年、自動車の運転への不安を感じる高齢者の移動手段となることや健康増進及び環境保全への意識の高まり等から、今後、身近で有用な交通手段としての役割がより一層大きくなっていくことが予想されます。

しかしながら、自転車が安全に通行できる空間は、いまだに整備途上にあり、自転車関連事故減少のためには、自転車通行空間の整備が必要です。

自転車を取り巻く全国的な背景として、平成 24 年 11 月に国土交通省と警察庁が「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」を作成し、「自転車は『車両』であり車道通行が大原則」という前提に基づき、面的な自転車ネットワーク計画の作成方法や、自転車通行空間の設計の考え方等について提示しました。その後、平成 28 年 3 月の「安全で快適な自転車利用環境創出の促進に関する検討委員会」から提言を受け、平成 28 年 7 月には「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」が改定されました。

また、平成 27 年 6 月には、改正道路交通法が施行され、通行区分違反等を繰り返す自転車の利用者に対して自転車運転者講習の受講が義務づけられました。

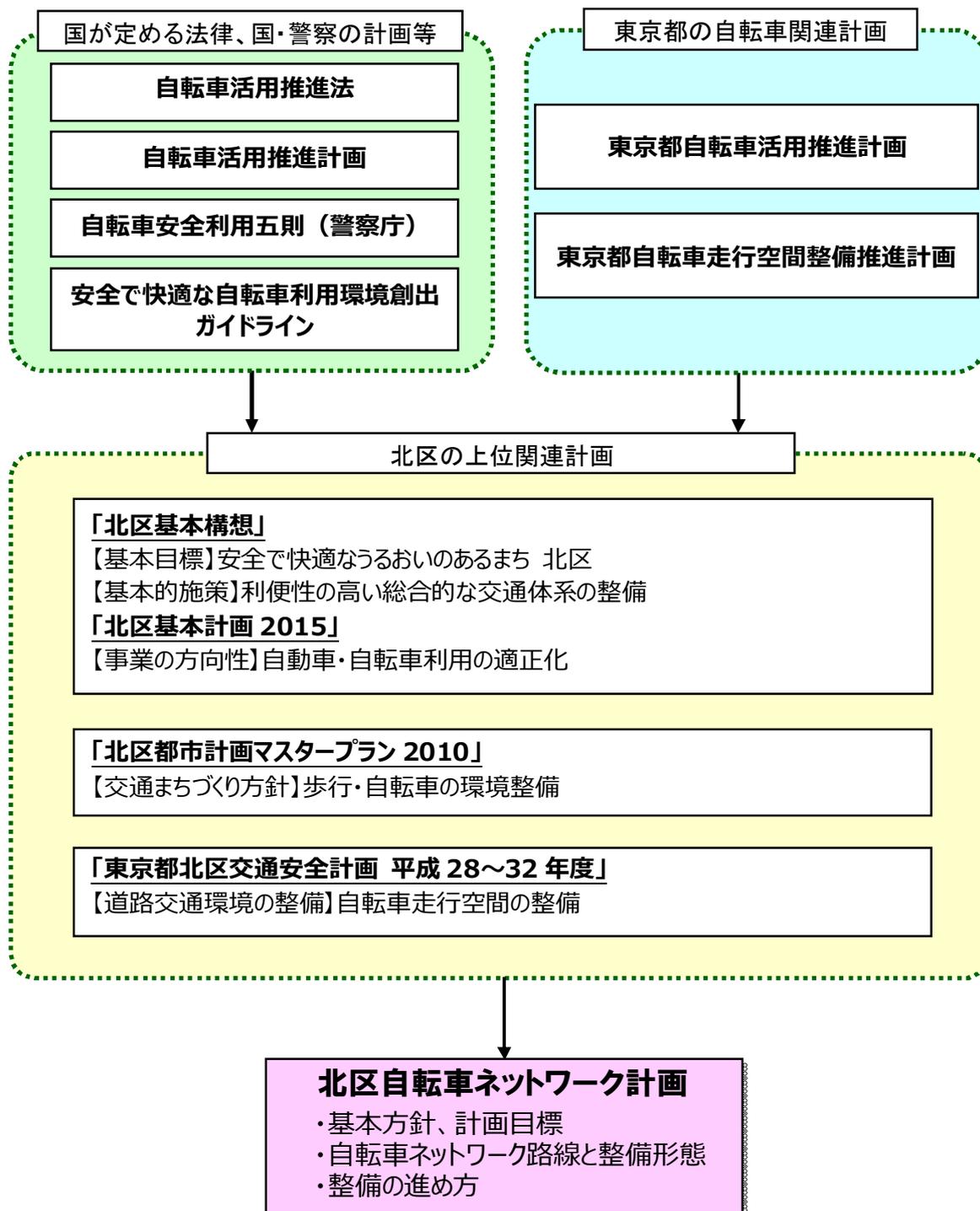
さらには、平成 29 年 5 月 1 日に「自転車活用推進法」が施行され、自転車の活用の推進に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図るための国の自転車活用推進計画が平成 30 年 6 月に閣議決定されました。

これらを踏まえて、今後、自転車通行空間のネットワーク構築に計画的に取り組むこととし、安全で快適な自転車利用環境創出の実現に向け、「北区自転車ネットワーク計画」を策定しました。

## 2 計画の位置づけ

本計画は、国が定める法律、国と警察の計画等、東京都の自転車関連計画、及び北区の「北区基本構想」、「北区都市計画マスタープラン」等の自転車利用の上位関連計画と整合を図ります。

### ■計画の位置づけ



### 3 自転車を取り巻く環境や施策の動向

#### 3-1 国等における自転車施策のこれまでの取組

昭和 35 年 道路交通法の公布・施行により、自転車は軽車両として車道左側の走行が原則となる。

自動車交通が昭和 30 年代から急成長期に入り、昭和 49 年には乗用車台数が昭和 30 年の約 20 倍にまで増加。それに伴い交通事故発生件数、交通事故死者数が共に激増。  
ピークの昭和 45 年には交通事故死者数が 16,765 人に達し、「交通戦争」と呼ばれる状態となった。

昭和 45 年 交通戦争を背景として、公安委員会が支障が無いと認めた場合に歩行者の通行を妨げないような速度と方法での自転車の歩道通行を可能とする交通規制を導入。  
それ以降、自転車歩行者道の整備等により自転車と自動車の分離を推進。

平成 19 年 7 月 普通自転車の歩道通行要件の見直しとともに、「自転車の安全利用の促進について」（自転車安全利用五則を添付）が交通安全対策本部決定。

平成 23 年 10 月 警察庁は、自転車は「車両」であることの徹底を基本的な考え方とし、自転車と歩行者の安全確保を目的とした総合的な対策を通達。

平成 24 年 11 月 各地域において、道路管理者や都道府県警察が自転車ネットワーク計画の作成やその整備、通行ルールの徹底等を進められるよう、国土交通省及び警察庁が共同で「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」を策定。

平成 27 年 6 月 改正道交法の施行により、自転車運転者講習の対象となる危険行為が規定。

平成 28 年 7 月 「自転車ネットワーク計画策定の早期進展」と「安全な自転車通行空間の早期整備」に向け、平成 28 年 3 月の「安全で快適な自転車利用環境創出の促進に関する検討委員会」から提言を受け、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」を改定。

平成 29 年 5 月 「自転車活用推進法」が施行。

平成 30 年 6 月 自転車の活用の推進に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図るための基本計画である「自転車活用推進計画」が閣議決定。

### 3-2 国の定める法律及び国・警察・東京都の計画等について

自転車利用の多様化や自転車に関連する事故の増加等を受けて、自転車通行空間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り組みのひと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。

北区で自転車通行空間の整備を行うにあたり、関連する国の定める法律及び、国・警察・東京都の計画等について以下に示します。

#### (1) 自転車活用推進法

【施行日】 平成29年5月

【目的等】 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。

【内容等】 ○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）

#### 自転車活用推進法の概要

<p><b>目的・基本理念</b> (1・2条)</p> <p>&lt;目的&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>基本理念を定め、国の責務等を明らかにし、施策の基本となる事項を定めるとともに、自転車活用推進本部を設置することにより、<u>自転車の活用を総合的かつ計画的に推進すること</u></li> </ul> <p>&lt;基本理念&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>自転車による交通が、二酸化炭素等の環境に深刻な影響を及ぼす物質及び騒音・振動を発生しないという特性並びに<u>災害時において機動的である</u>という等の特性を有すること</li> <li>自動車への依存の程度を低減することが、<u>国民の健康の増進及び交通の混雑の緩和</u>による経済的社会的効果を及ぼすこと</li> <li>交通体系における自転車による交通の役割を拡大すること</li> <li>交通の安全の確保が図られること</li> </ul>	<p><b>基本方針</b> (8条)</p> <p>①自転車専用道路・自転車専用通行帯等の整備 ②路外駐車場の整備、時間制限駐車区間の指定見直し ③シェアサイクル施設の整備 ④自転車競技施設の整備 ⑤高い安全性を備えた良質な自転車の供給体制の整備 ⑥自転車安全に寄与する人材の育成及び資質の向上 ⑦情報通信技術等の活用による自転車の管理の適正化 ⑧交通安全に係る教育及び啓発 ⑨自転車活用による国民の健康の保持増進 ⑩学校教育等における自転車活用による青少年の体力の向上 ⑪自転車と公共交通機関との連携の促進 ⑫災害時の自転車の有効活用体制の整備 ⑬自転車を活用した国際交流の促進 ⑭観光旅客の来訪の促進その他の地域活性化の支援 等の施策を重点的に検討・実施する</p>
<p><b>国等の責務</b> (3・4条)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>国は、基本理念にのっとり、自転車の活用推進に関する施策を総合的かつ計画的に策定、実施する</li> <li>地方公共団体は、基本理念にのっとり、自転車の活用推進に関し、国との適切な役割分担を踏まえて、区域の実情に応じた施策を策定、実施する</li> <li>国・地方公共団体は、情報の提供等を通じて、基本理念に関する国民・住民の理解を深め、かつその協力を得るよう努める</li> </ul>	<p><b>自転車活用推進計画</b> (9～11条)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>政府は、基本方針に即し、目標及び講ずべき必要な法制上・財政上の措置等を定めた自転車活用推進計画を閣議決定で定め、国会に報告する</li> <li>都道府県、市区町村は、区域の実情に応じた自転車活用推進計画を定めるよう努める</li> </ul>
<p><b>公共交通関係事業者の責務等</b> (5～7条)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>自転車と公共交通機関との連携の促進等に努め、国・地方公共団体が実施する自転車活用の推進に関する施策に協力するよう努める</li> <li>国、地方公共団体、公共交通関係事業者、住民その他の関係者は、基本理念の実現に向けて相互に連携を図りながら協力するよう努める</li> </ul>	<p><b>自転車活用推進本部</b> (12・13条)</p> <p>国土交通省に自転車活用推進本部を置き、本部長は国土交通大臣、本部長は関係閣僚をもって充てる(併せて国土交通省設置法の一部改正(附則5条))</p> <p><b>その他</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>5月5日を「自転車の日」、5月を「自転車月間」とする(14条)</li> <li>自転車活用推進を担う行政機関の在り方について等の検討(附則2・3条)</li> <li>市区町村道に加え、国道及び都道府県道についても自転車専用道路等を設置するよう努める旨の自転車道の整備等に関する法律の一部改正(附則4条)</li> </ul>

施行期日:公布の日(平成28年12月16日)から6月以内で政令で定める日(附則1条)

出典: 国土交通省 HP

## (2) 自転車活用推進計画

【施行日】 平成 30 年 6 月閣議決定

【目的等】 自転車活用推進法に基づき自転車の活用の推進に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図るために基本計画として定めた。

【内容等】 ○自転車の活用の推進に関する目標及び実施すべき施策

○自転車の活用の推進に関し講ずべき措置

○自転車の活用の推進に関する施策を総合的かつ計画的に推進するために必要な事項 等

## (3) 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 月改定

【目的等】 国土交通省・警察庁が、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示した。

【内容等】 ○自転車ネットワーク形成の進め方

○自転車通行空間の設計

○利用ルールの徹底 等

## (4) 自転車安全利用五則

【施行日】 平成 19 年 7 月

【目的等】 警察庁が自転車に関する交通秩序の整序化を図り自転車の安全利用を促進するために示した。

【内容等】 ○自転車は、車道が原則、歩道は例外

○車道は左側を通行

○歩道は歩行者優先で、車道寄りを徐行

○安全ルールを守る

➢ 飲酒運転・二人乗り・並進の禁止

➢ 夜間はライトを点灯

➢ 交差点での信号遵守と一時停止・安全確認

○子どもはヘルメットを着用

(5) 東京都自転車活用推進計画

【施行日】 平成31年3月策定予定

【目的等】 自転車活用推進法及び国の策定した自転車活用推進計画を踏まえ、2020年度を目標年次とした東京都の区域の実情に応じた自転車の活用推進に関する施策を定めた。

【内容等】 ○目指すべき将来像

- 環境形成 ～様々な場面で自転車が利用される将来～
- 健康増進 ～自転車で心身ともに充実した日常生活が送れる将来～
- 観光振興 ～国内外の旅行者が自転車で観光を楽しめる将来～
- 安全・安心 ～安全・安心に自転車が通行できる将来～

○現状と課題

○実施すべき施策 等

(6) 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

【目的等】 東京都が、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ことを目的に策定した。

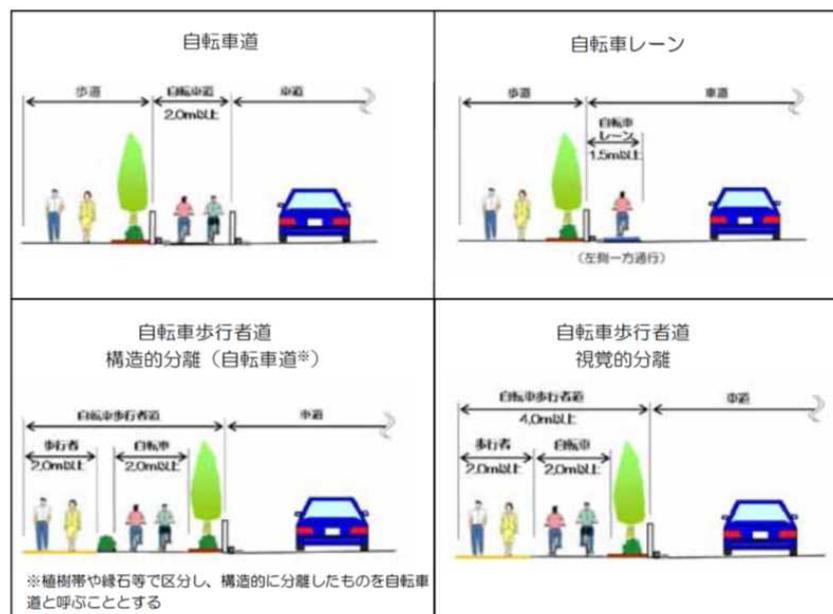
【内容等】 ○整備手法の選定（下図イメージ図）

○優先整備区間選定の4つの視点

○平成32年度（2020年度）までの整備計画

（約100kmの整備を目標）等

■整備手法のイメージ図



## ■ 優先整備区間



### 3-3 北区の上位関連計画等について

北区で自転車通行空間の整備を行うにあたり、区の上位関連計画について以下に示します。

#### (1) 北区基本構想

【施行日】 平成11年6月議決

【目的等】 区民と区がともに達成すべき北区の目標を明らかにするとともに、目標を達成する方法について基本的な考え方を示した。

【内容等】 (第4章 北区の将来像と基本目標 2. 基本目標)

##### ○安全で快適なうるおいのあるまち北区

- 生活利便性が高く、誰もが安全で快適に暮らせる、人と自然が共生し持続的発展が可能なまち北区をめざします。

(第5章 将来像実現のための基本的施策の方向 第3 安全でうるおいのあるまちづくり 2. 安全で災害に強いまちづくり)

##### ○交通安全対策の推進

- 安全で快適な道路環境や歩行者空間を確保するため、道路利用の適正化を推進するとともに、歩道などの交通安全施設を整備します。また、関係機関と連携し、子どもから高齢者までの各年代に応じた交通安全教育を推進します。

(第5章 将来像実現のための基本的施策の方向 第3 安全でうるおいのあるまちづくり 3. 利便性の高い総合的な交通体系の整備)

##### ○自動車・自転車利用の適正化

- 違法駐車や放置自転車をなくすため、啓発活動を充実し、モラルの向上を図ります。また、鉄道事業者や大量の駐車・駐輪需要を生じさせる施設の設置者に協力を求め、駐車場・駐輪場を整備します。

## (2) 北区基本計画 2015

【施行日】 平成 27 年 3 月策定

【目的等】 北区基本構想の実現を目的とする区政の基本方針であり、平成 27 年度から平成 36 年度（2024 年度）までを計画期間とした北区の長期計画を示した。

【内容等】（基本目標 3「安全で快適なうるおいのあるまちづくり」）

### ○自動車・自転車利用の適正化

- 違法駐車・放置自転車の防止
- 駐車場・自転車駐車場の整備
- 歩行者・自転車が利用しやすい環境づくり

## (3) 北区都市計画マスタープラン 2010

【施行日】 平成 12 年策定 → 平成 22 年 6 月改定

【目的等】 法律に基づく都市計画を定める、あるいは住宅の共同建て替えや小広場の整備等、任意のまちづくりを進めていく上で、都市の総合的・長期的ビジョンを示した。

【内容等】（第 2 章 土地利用の基本方針 2-1 土地利用の基本的考え方）

### ○歩いて暮らせるコンパクトなまちづくり

- 生活圏内を安全に移動できる歩行環境や自転車の利用環境の整備をすすめる、高齢化などに対応した「歩いて暮らせるコンパクトなまち」を実現します。

（第 3 章 分野別のまちづくりの方針 3-1 交通まちづくりの方針）

### ○安全に歩ける歩行環境の実現

- 交通安全施設の整備や交通安全教育の実施などにより、交通安全対策をすすめます。
- マナー啓発などにより、放置自転車やはみだし陳列を解消し、歩行空間の確保を図ります。

### ○自転車を利用しやすい環境づくり

- 歩行者への配慮など、自転車利用者の走行モラルの向上に努めます。
- 自転車利用が多い道路などでは、地域の特性にあわせて、自転車が安全で快適に走れるような空間の整備に努めます。

(4) 東京都北区交通安全計画（平成 28 年度～32 年度）

【施行日】 平成 28 年 7 月策定

【目的等】 交通事故による死傷者をゼロに近づけ、究極的には、交通事故のない安全で安心な北区を実現していくため、実効性のある対策内容を示した。

【内容等】（第 1 部 総論 第 4 章 重点課題及び施策の方向性）

○重点課題「自転車の安全利用の推進」

➤ 北区内では、平成 27 年中に 184 件の自転車事故が発生し、自転車乗用中の死者は 2 人でした。自転車乗用中の死者の約 7 割は、頭部損傷が主因で亡くなっています。また、都内においては、全ての道路交通事故に占める自転車に関与する事故の割合が 3 割を超え、全国平均と比べても高い状況となっています。さらに、信号無視など、自転車側に何らかの違反があったとされる事故の割合が、平成 27 年で約 5 割であるなど、利用者のルールやマナーに課題がみられる状況となっています。

そのため、学校での安全教育推進や成人層への啓発強化、危険な違反行為の指導取締り及び自転車運転者講習制度を適切に運用し、危険な違反行為を繰り返す自転車運転者に対する教育の推進、高齢者や高校生などへのヘルメットの普及啓発など、自転車の安全利用を推進していきます。

（第 2 部 講じようとする施策 第 1 章 道路交通環境の整備）

○第 1 章 道路交通環境の整備 5 自転車利用環境の総合的整備

- 「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（国土交通省、警察庁）」に基づき、安全と安心が確保された自転車走行空間の整備推進に向け、「北区自転車ネットワーク計画」を策定します。（土木政策課）
- 自転車交通の整序化を図るため、幹線道路や駅周辺等の自転車交通が多い道路を対象に、自転車ナビマークやナビラインの設置等により、自転車ネットワーク路線整備を視野に入れた地区若しくはエリアの自転車通行環境整備を推進します。（警察署）

■区内自転車の交通事故発生件数及び死傷者数の推移（第 1 部 総論より抜粋）

○区内自転車の交通事故発生件数及び死傷者数の推移

区分	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	
発生件数	604	533	429	391	327	343	323	248	255	184	
自転車	死者数	0	1	1	0	1	1	0	3	1	2
	負傷者数	526	466	384	343	288	320	286	221	226	166
	死傷者数	526	467	385	343	289	321	286	224	227	168
全死傷者数	1,413	1,295	1,052	946	876	913	815	685	642	579	
全死傷者に占める自転車の割合(%)	37.2	36.1	36.6	36.3	33.0	35.2	35.1	32.7	35.4	29.0	

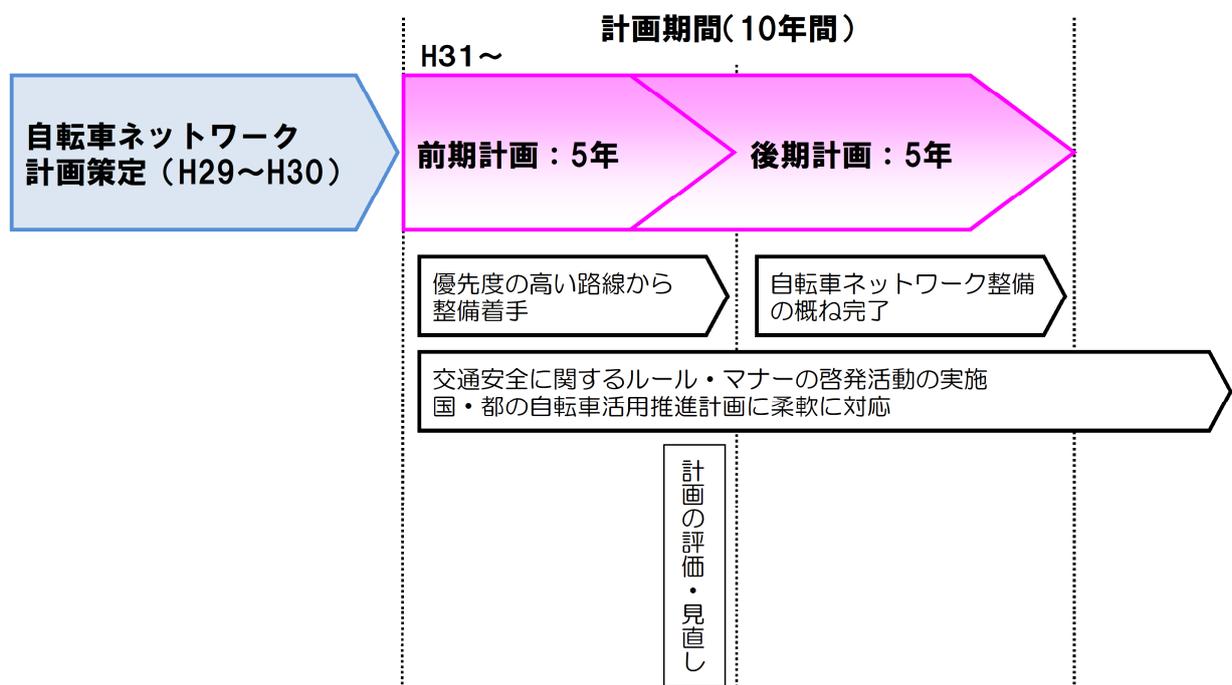
## 4 計画の期間

計画の期間は、平成 31 年度（2019 年度）から平成 40 年度（2028 年度）までの 10 年間とします。

なお、平成 31 年度（2019 年度）からの前期計画 5 年間で優先度の高い路線から整備に着手し、その後の後期計画 5 年間で全路線の整備の完了を目指します。

また、継続して交通安全に関するルール・マナーの啓発活動を実施するとともに、国及び都の自転車活用推進計画に柔軟に対応していきます。

### ■計画の期間



## 第2章 自転車利用環境の現状と課題

### 1 地域特性

#### 1-1 北区の位置

北区は、東京都の北東部に位置し、東京都足立区、荒川区、文京区、豊島区、板橋区、埼玉県川口市と隣接しています。

#### ■北区の位置

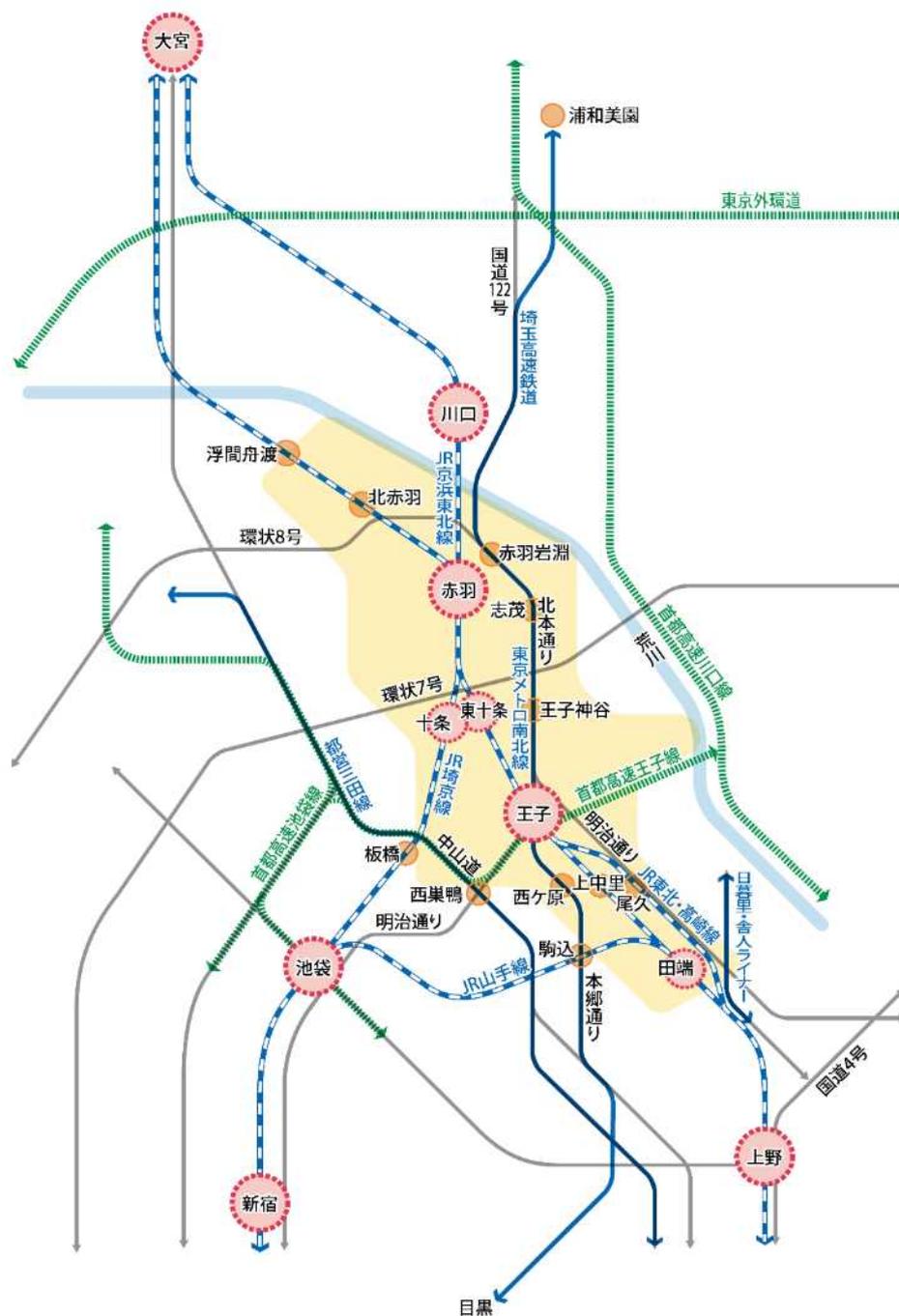


## 1-2 交通特性

北区には、JR11 駅、地下鉄5 駅の鉄道駅があります。

主要な道路網としては、北本通り、本郷通り、中山道が南北方向を環状7号線、環状8号線が東西方向を担っています。

### ■北区の交通特性



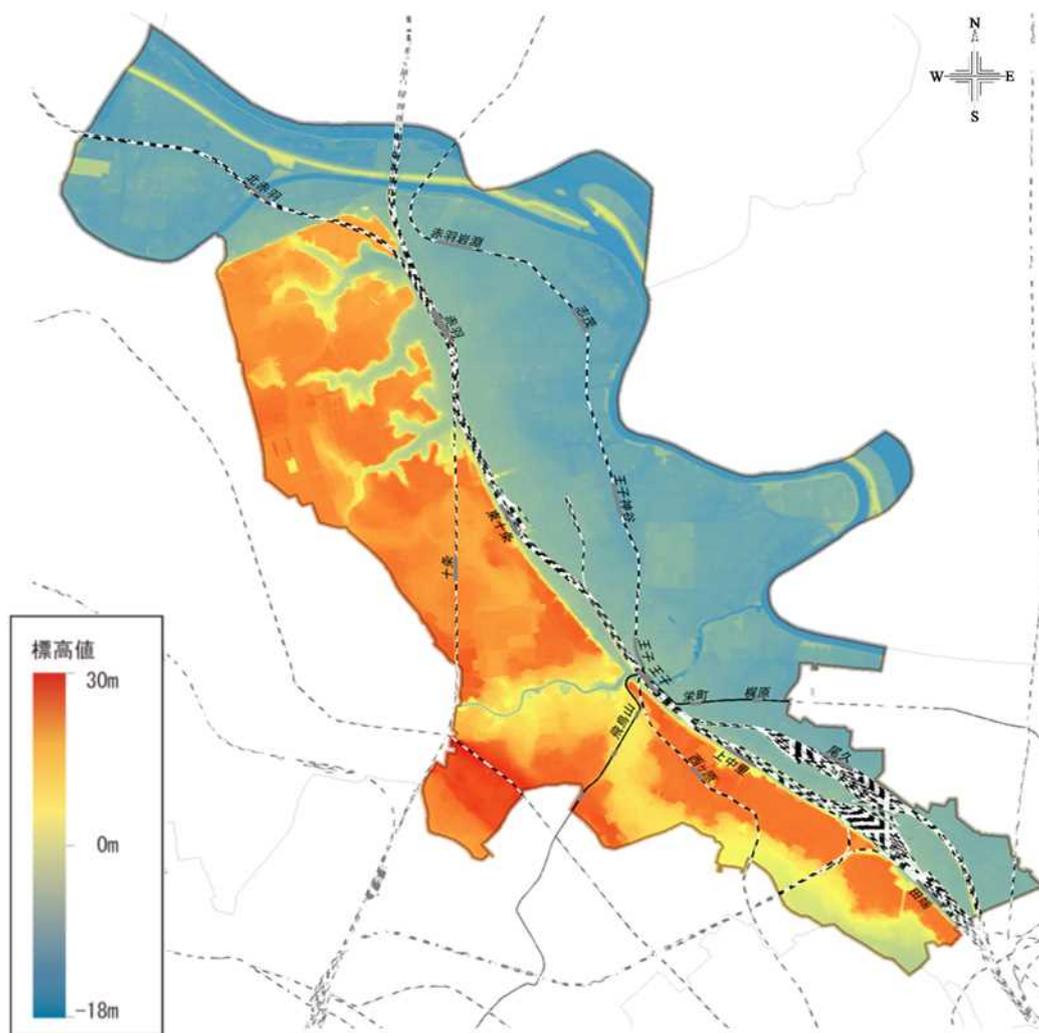
出典：北区都市計画マスタープラン 2010

### 1-3 地形

北区は、JR京浜東北線に沿った武蔵野台地の崖線を境に、大きく西側の台地部と東側の低地部に分けられます。

西側の台地部内においては、標高差があり、起伏のある地形となっています。

#### ■北区標高図



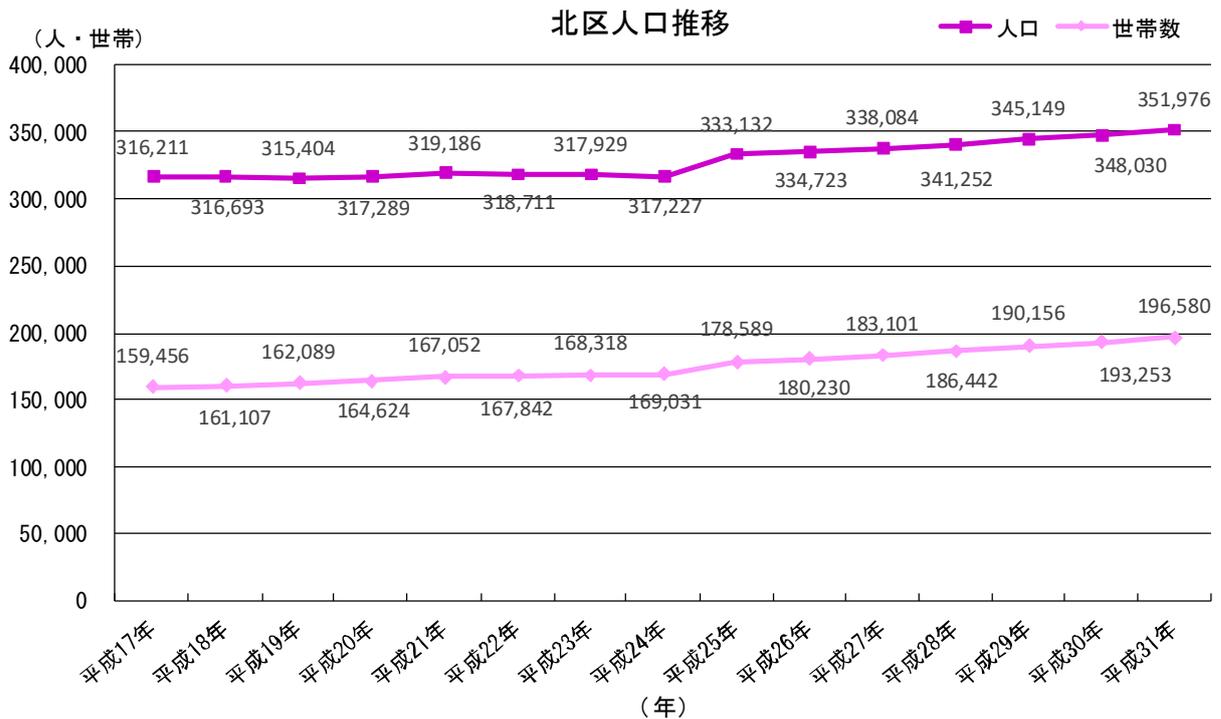
出典：国土数値情報ダウンロードサービス

## 1-4 人口

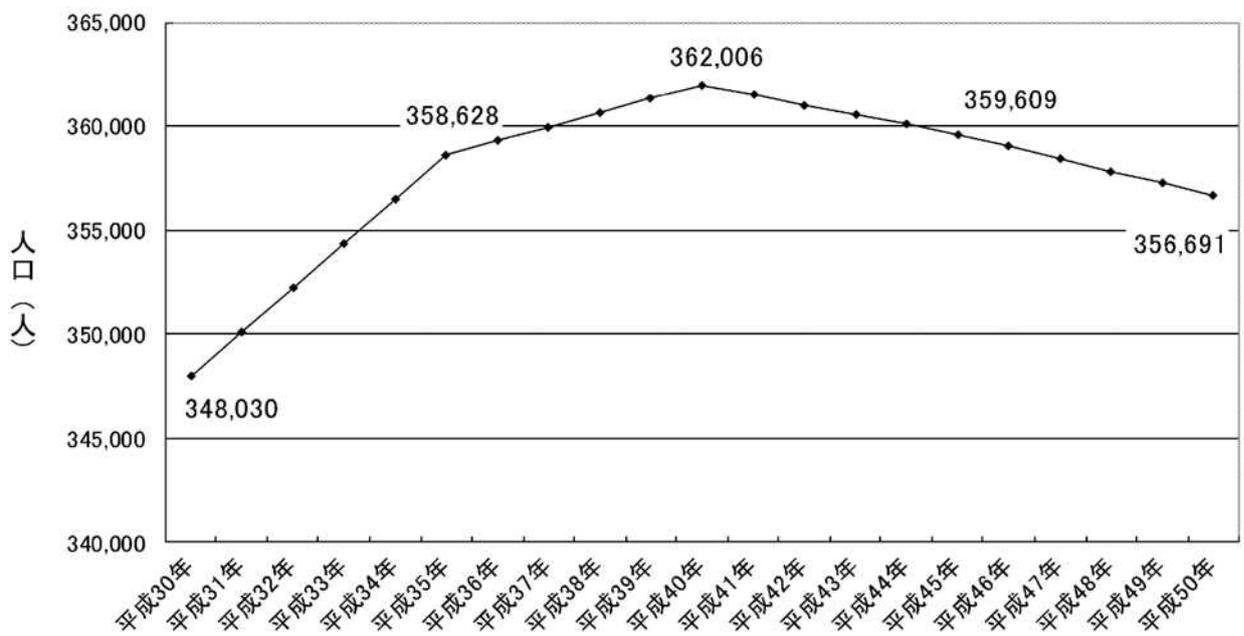
北区の人口は約35.2万人（平成31年1月1日現在）となっています。

北区人口推計調査報告書（平成30年3月）によると、平成40年（2028年）までは増加傾向を示しますが、その後は減少に転じる推計となっています。また、「北区では少子高齢化が急速に進行しているといえる」としています。

### ■北区の人口推移と人口推計



出典：北区住基人口・世帯数（各年1月1日時点）



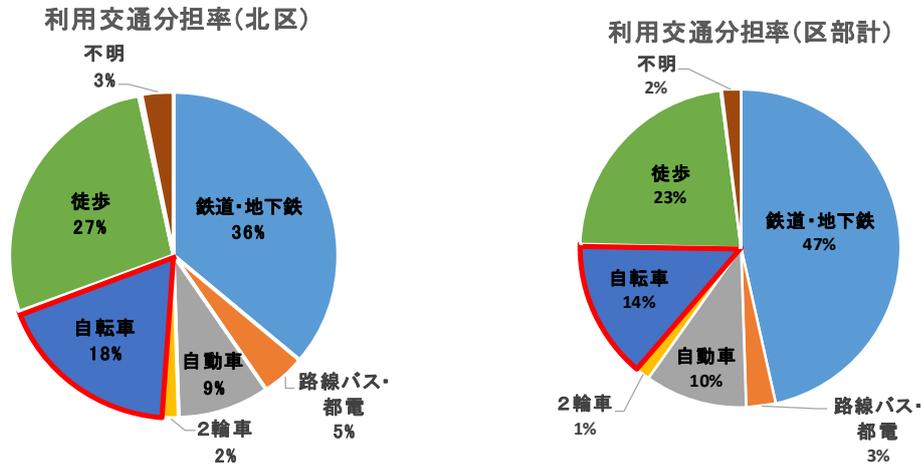
出典：北区人口推計調査報告書；平成30年3月

## 2 自転車利用に関する状況

### 2-1 自転車交通における現状

#### (1) 利用交通分担率

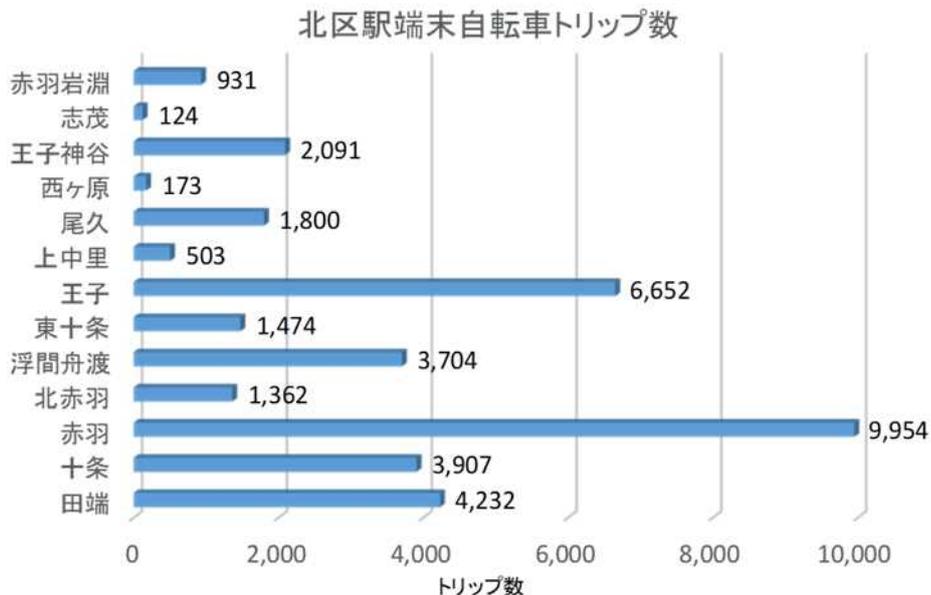
北区の自転車分担率は 18%となっており、区部全体の分担率 14%に比べ高い状況にあります。



出典：東京都市圏パーソントリップ調査（平成 20 年）

#### (2) 自転車トリップ数

鉄道駅における端末交通としての利用が多く、特に、赤羽駅、王子駅への自転車利用が多い状況にあります。



※トリップとは、ある目的（通勤や買い物等）を持って移動する際の一方方向の移動を表す概念であり、その移動を行う量を表現する単位である。ここでは、“鉄道駅へ自転車で移動する数”と“鉄道駅から自転車で移動する数”の合計を示している。

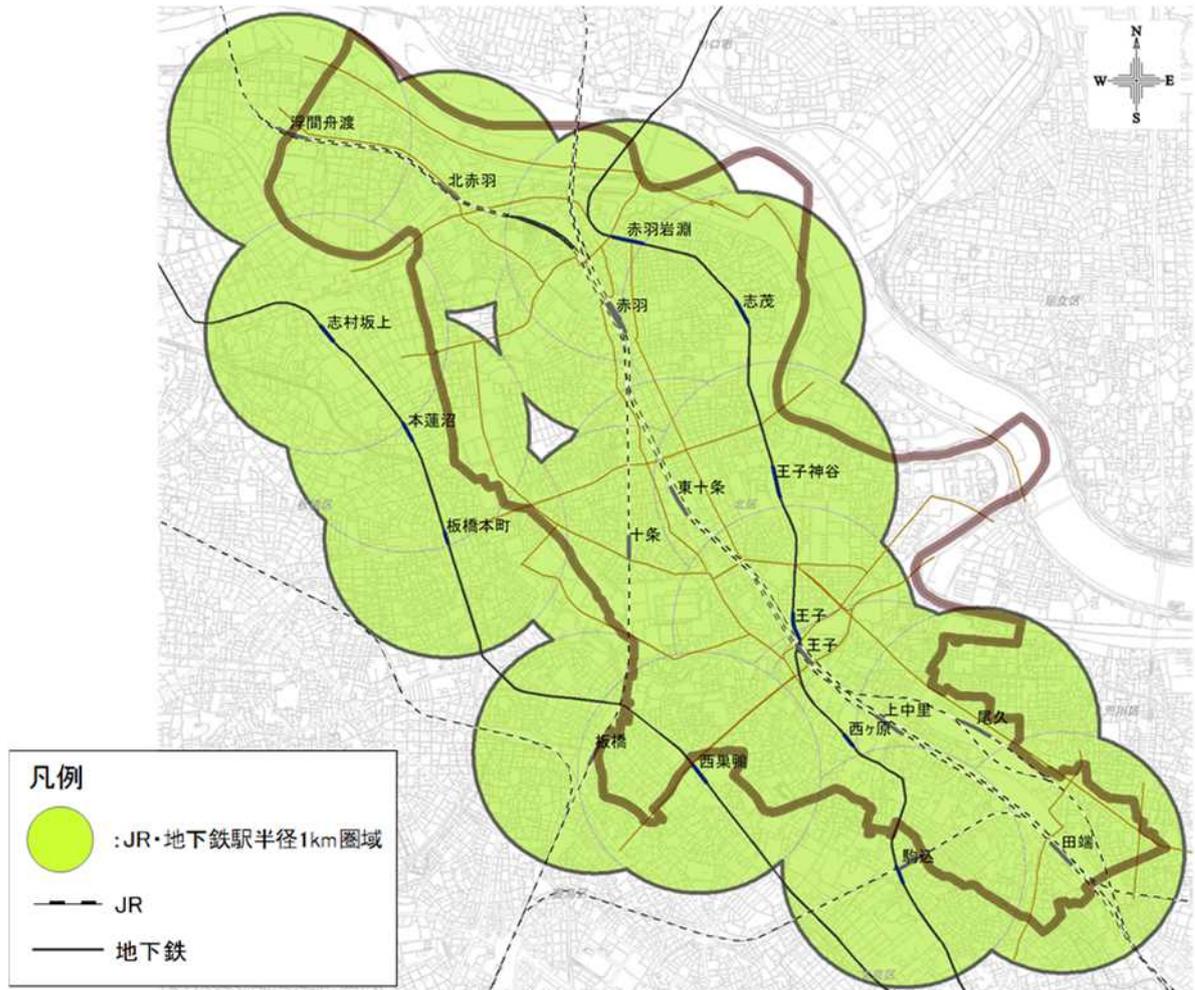
出典：東京都市圏パーソントリップ調査（平成 20 年）

### (3) 鉄道駅1 km圏域

北区には、JR駅数が11駅あり、都内最多となっています。

北区内及び隣接区の鉄道駅（JR・地下鉄駅）から半径1 km以内に区域がほぼおさまります。これは、自転車を利用すれば最寄りの鉄道駅に5分程度でアクセスできる状況です。

#### ■JR・地下鉄駅半径1 km 圏域図

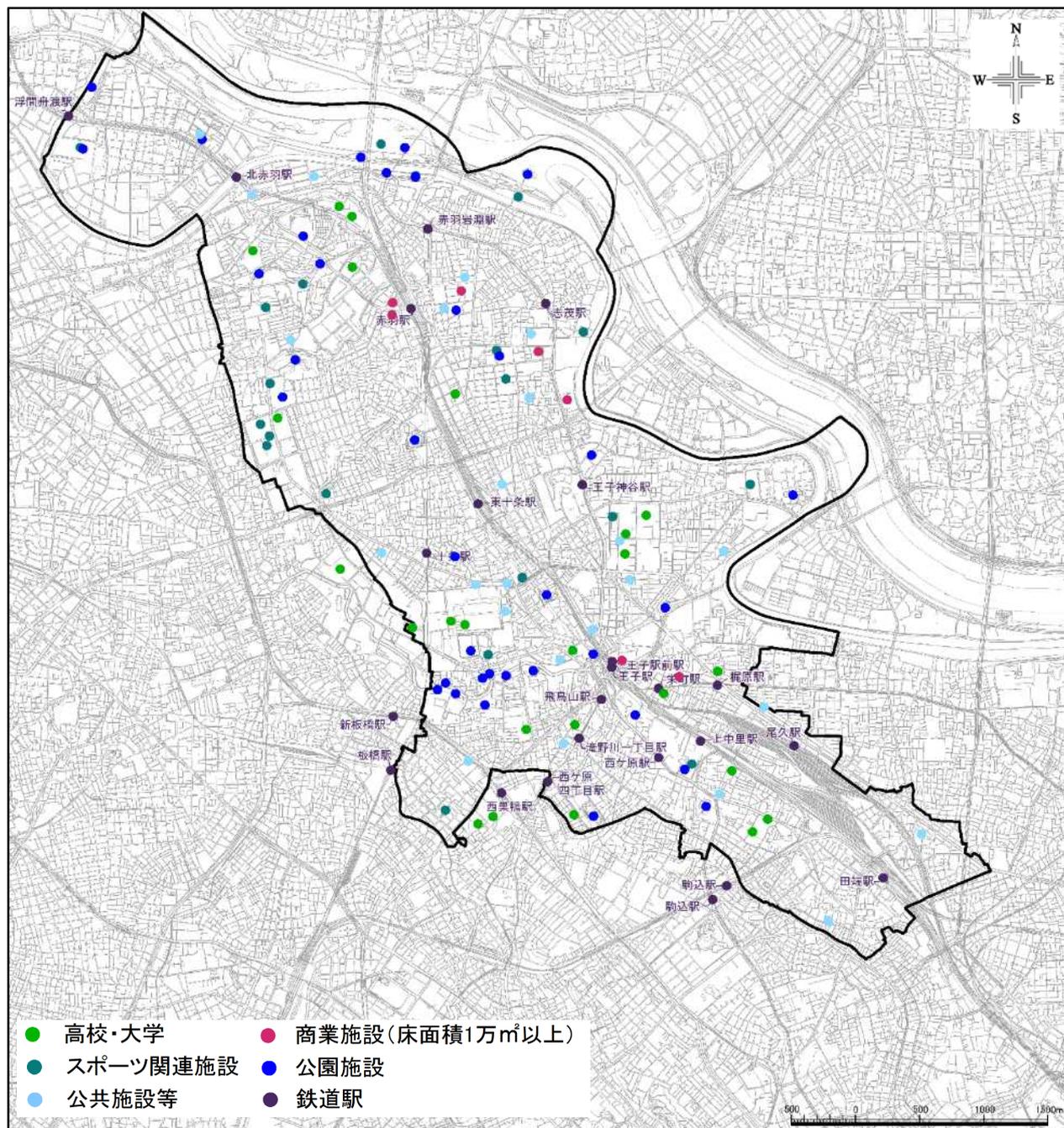


## 2-2 自転車での利用が想定される施設

自転車での利用が想定される鉄道駅、学校（高校・大学）、商業施設、スポーツ関連施設、公園、公共施設等の位置を以下に示します。

概ね北区全域に自転車での利用が想定される施設が点在しています。

### ■自転車での利用が想定される施設配置図

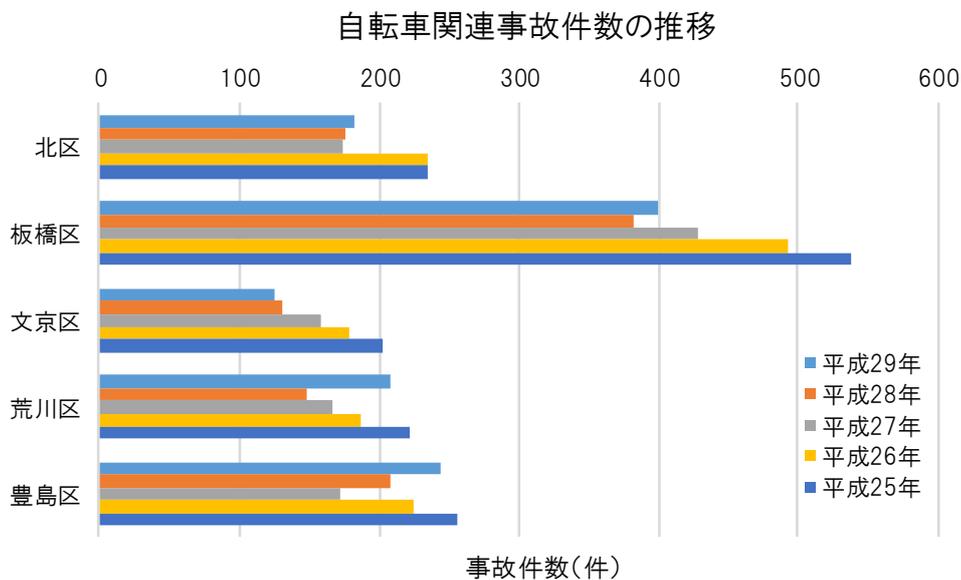


## 2-3 自転車関連の交通事故

平成25年から平成29年の5か年の自転車関連事故件数の推移を見ると、区部全体では「平成29年/平成25年比」で24.2%の減少が見られます。しかし、北区では21.8%の減少となっており、区部全体よりも自転車関連事故件数の減少率が低くなっています。

年々、自転車関連事故件数については減少傾向にあります。平成28年と平成29年を比べると、北区、周辺区（板橋区、荒川区、豊島区）及び区部全体で増加となっています。北区においては、平成27年を境に増加しています。

### ■ 自転車関連事故件数の推移



自転車関連事故件数 (件)

	平成29年	平成28年	平成27年	平成26年	平成25年	29年/25年比	28年/25年比	27年/25年比	26年/25年比
北区	183	175	174	234	234	-21.8%	-25.2%	-25.6%	0.0%
板橋区	400	383	429	493	538	-25.7%	-28.8%	-20.3%	-8.4%
文京区	125	131	158	178	203	-38.4%	-35.5%	-22.2%	-12.3%
荒川区	209	148	167	187	221	-5.4%	-33.0%	-24.4%	-15.4%
豊島区	245	209	172	224	256	-4.3%	-18.4%	-32.8%	-12.5%
区部計	7,622	7,179	7,775	8,893	10,061	-24.2%	-28.6%	-22.7%	-11.6%

出典：警視庁 交通統計・交通事故発生状況

### 3 区民ニーズ

#### 3-1 区民アンケート調査の実施

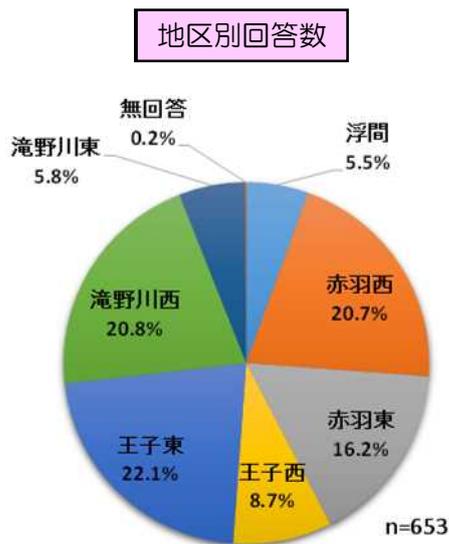
自転車利用の実態、自転車利用者及び非利用者の意識等を把握・確認し、自転車ネットワーク計画に求められる要望や課題（区民ニーズ）を抽出し、自転車通行空間の整備方法や目標を検討・設定する基礎調査として、区民を対象にアンケート調査を行いました。

#### ■調査方法と調査票の回答状況

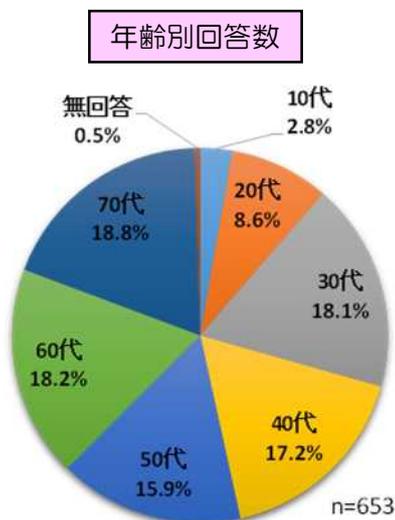
区民 2,001 人（無作為抽出）を対象に、アンケート調査を郵送配布、郵送回収にて実施しました。

- ・実施期間：平成 29 年 12 月 26 日（発送）～平成 30 年 1 月 19 日（回答締切）
- ・回答数：653 票（回収率：32.8%※）

※2,001 票中、9 票が宛先不明で不達となったため、配布母数は 1,992 票である。回答数を地区別、年齢別にみると、以下の通りです。



北区地区区分



### 3-2 区民アンケート調査内容と結果

アンケート調査内容（設問概要）と結果を以下に示します。

#### ■ アンケート調査の設問概要

項目	内容	目的
属性	・性別、年齢、職業	基本条件
自転車利用	・日常の利用状況	自転車利用する人と利用しない人の分類 自転車利用率（目安）の把握
OD・手段・目的 （利用する人）	・出発地、目的地 ・主な移動手段	自転車を利用する人の移動実態を把握
利用状況 （利用する人）	・自転車の種類	利用タイプの割合と、目的とタイプの関連性を確認
	・利用の目的	自転車の利用目的を確認
	・利用の頻度	よく乗る人とそうでない人の走行に対する意見を確認
	・利用の理由	自転車利用の動機を確認
	・利用環境の満足度 （走りやすさ、駐輪、マナー）	自転車環境に係る満足度を確認
	・走行位置（車道 or 歩道）	ネットワーク検討の基礎情報把握
	・よく利用するルート【図示】	ニーズの高い路線の抽出
	・よく利用する駐輪場	ネットワーク検討、 駐輪施策の基礎情報把握
利用しない人	・利用しない理由	利用しない原因が個人的な理由か環境に関わる理由かを確認
	・今後の利用意向	自転車の利用環境が変われば乗るかもしれない潜在意向を把握
自転車利用状況について	・自転車マナー向上のために、 今後、必要と思われる対応策	自転車に関するソフト施策における区民のニーズ
	・歩行中・運転中に危険を感じたこと	自転車以外の道路利用者からみた自転車への不満要素
	・危険を感じた場所【図示】	自転車を利用しない人も含めた危険箇所の抽出
	・自転車ルールの認識状況	現状の自転車のルールの認識状況
	・自由意見	区民のニーズ・要望を幅広く把握

## ■ アンケート調査結果

①自転車利用の有無：あなたは自転車を利用していますか。

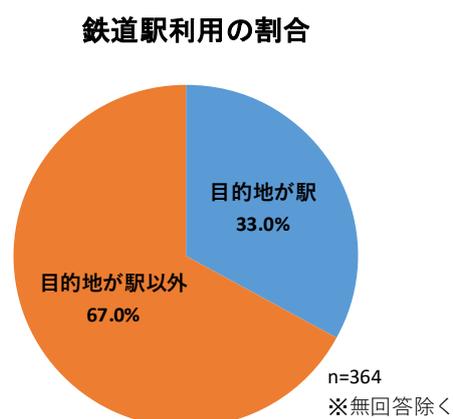
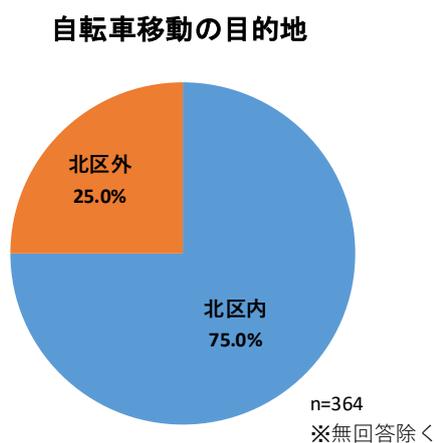
6割以上の方が、自転車を利用している。



②自転車による移動先・移動目的：あなたが主に自転車で移動する区間についてお答えください。

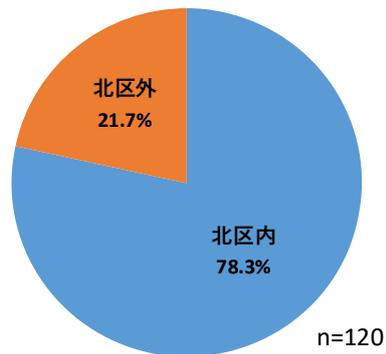
○目的地

北区内への利用が75%を占めている。  
鉄道駅以外の目的地が約7割を占めている。



北区内の駅利用が78%を占めている。

### 鉄道駅利用の目的地



### ○移動目的

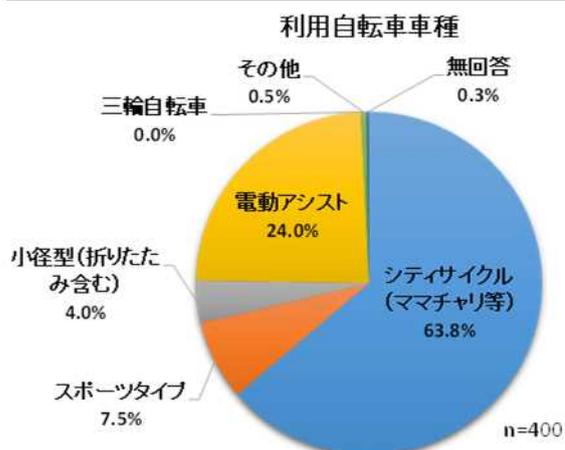
「買い物」が約半数を占めている。  
「通勤・通学」が約3割となっている。



### ③自転車利用状況

○あなたが利用している自転車の種類は何ですか。

シティサイクルが6割以上を占めている。  
電動アシストの割合が24%と高い割合となっている。



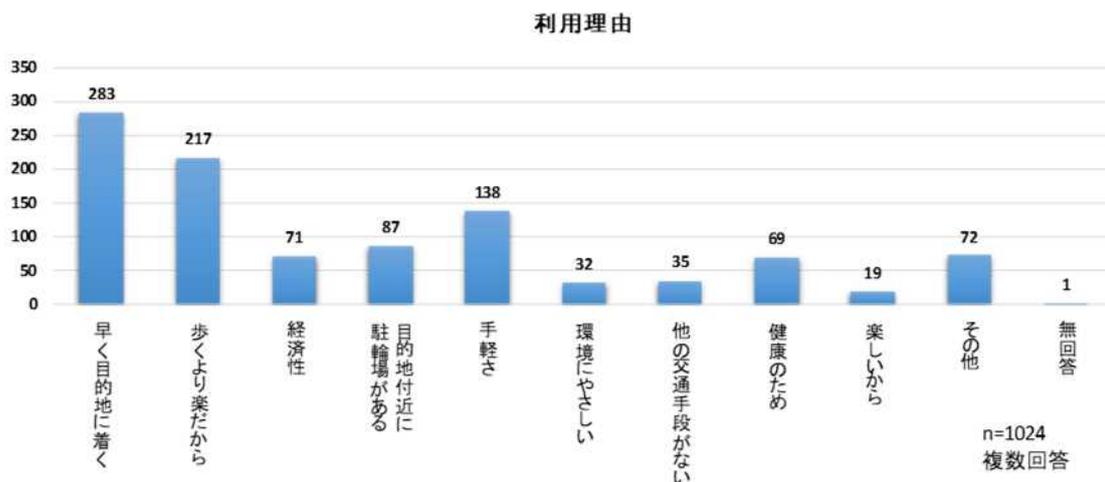
○あなたが自転車を利用する頻度はどのくらいですか。

「ほぼ毎日」、「週5回」が約半数を占めている。



○あなたが自転車を利用する理由は何ですか。(複数回答)

「早く目的地に着く」、「歩くより楽だから」が約半数を占めている。



○あなたは自転車で走行する際に、道路のどの位置を走行しますか。

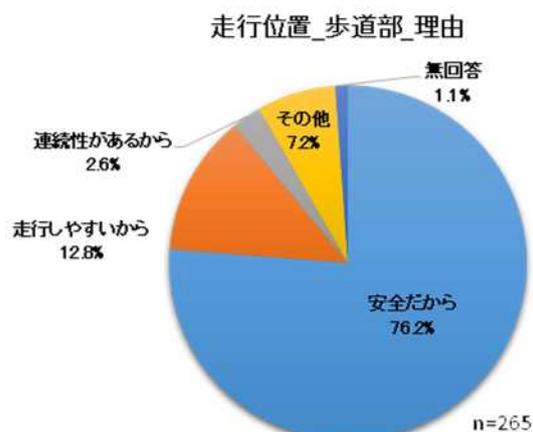
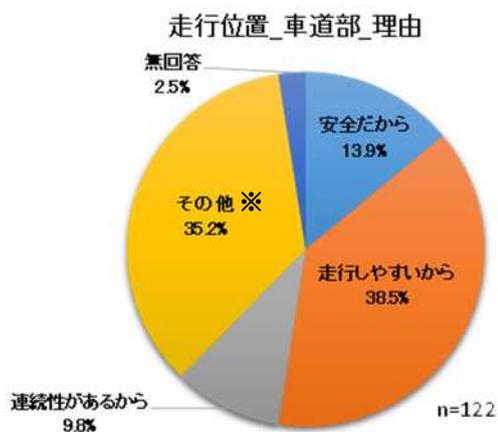
6割以上の方が「歩道」を選択している。



○理由を教えてください。

「車道」を選んだ人は、「走行しやすいから」が最も多い。

「歩道」を選んだ人は、「安全だから」が最も多い。



※「その他」の回答中、約9割の人が、「法律・決まりだから」と回答

○北区において、自転車を利用する際の満足度を教えてください。

「車道上の走りやすさ」、「駐輪場」、「自転車利用者のマナー」における満足度の平均は、28.5%となっている。

自転車利用満足度①\_自転車(車道上)の走りやすさ



自転車利用満足度②\_自転車駐輪場(駐輪場)の充実



自転車利用満足度③\_自転車利用者のマナー



自転車利用満足度④\_自動車ドライバーのマナー



○自転車で通行する主なルートをお教えてください。(31 頁参照)

○よく利用する駐輪場はどこですか。

赤羽地区の駐輪場利用が多い。

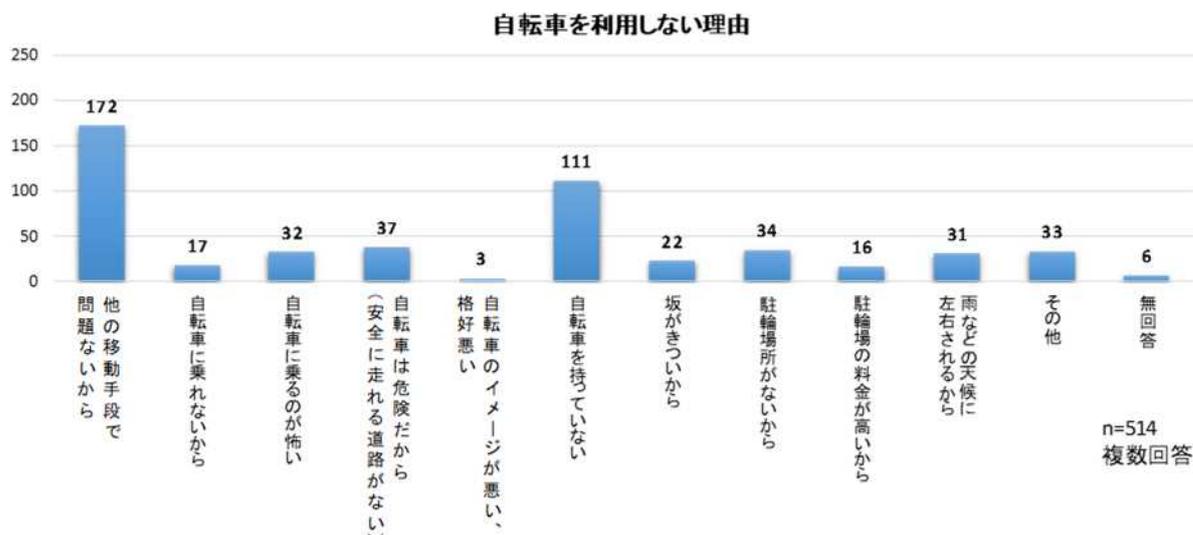


○自転車で利用して危険と感じた場所をお教えてください。(32 頁参照)

④自転車で利用しない方

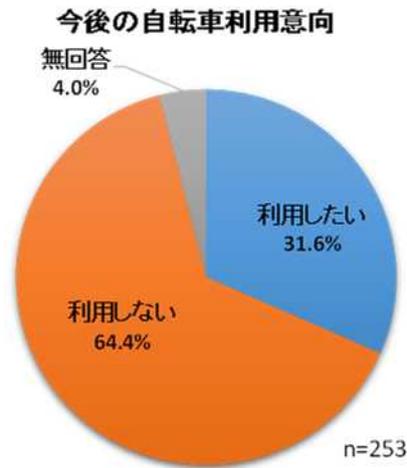
○自転車で利用しない理由をお教えてください。(複数回答)

「他の移動手段で問題ない」、「自転車を持っていない」という回答が多い。  
「危険だと感じるから利用しない」という回答がある。



○今後、自転車を利用したいと思いますか。

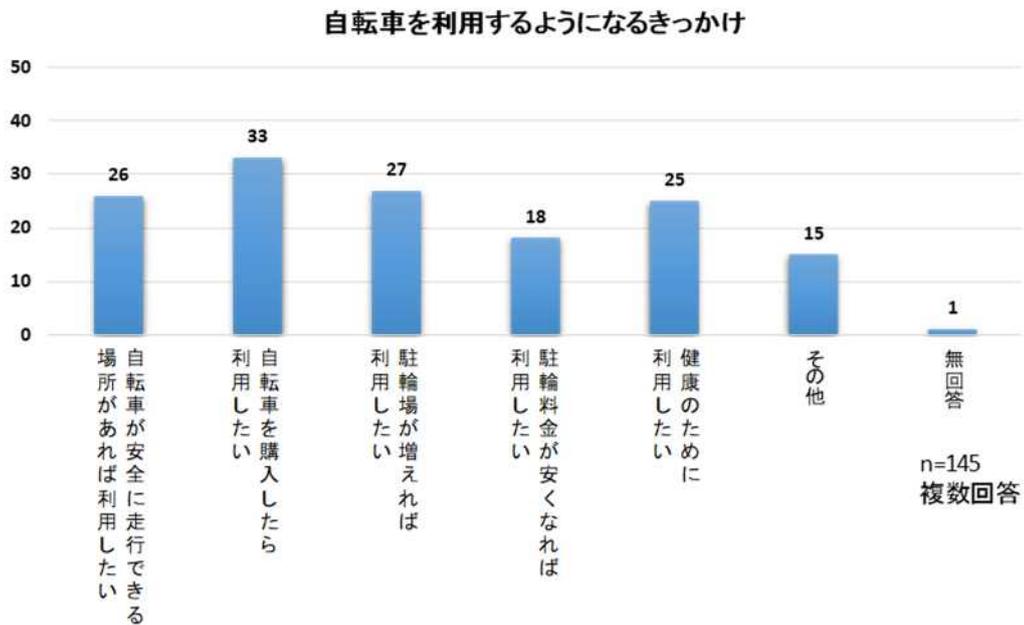
6割以上の方が「利用しない」と回答している。



○自転車を利用するきっかけになると思うことについてお答えください。(複数回答)

「自転車を購入したら」という回答が最も多い。

次いで、「安全に走行できる」、「駐輪が増えれば」、「健康のため」という回答が多い。

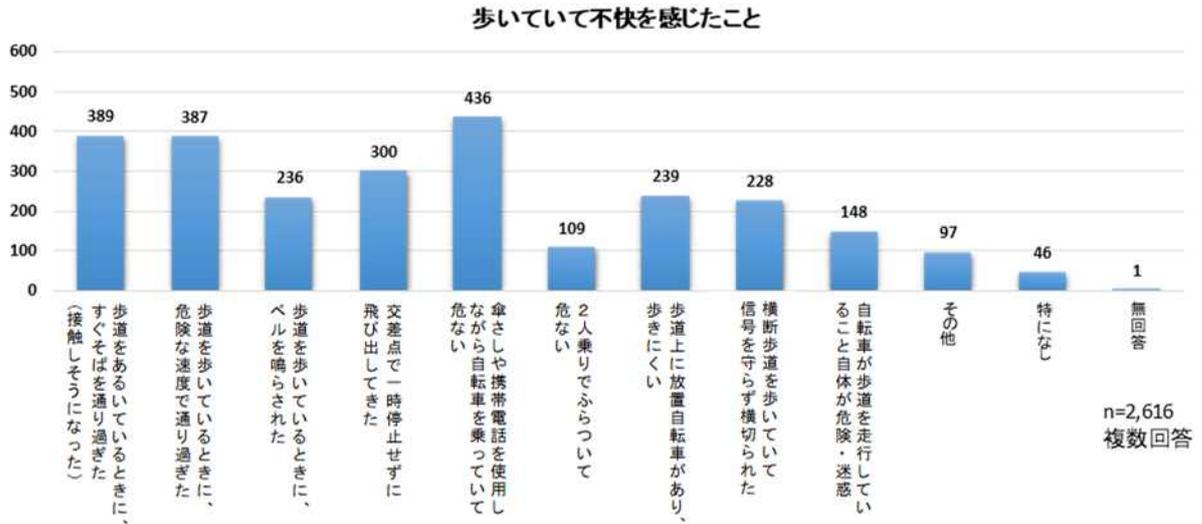


⑤自転車に対して感じたこと

○あなたが歩いているときに、自転車に対して不快を感じたことがあれば教えてください。（複数回答）

「ながら運転」に対してという回答が最も多い。

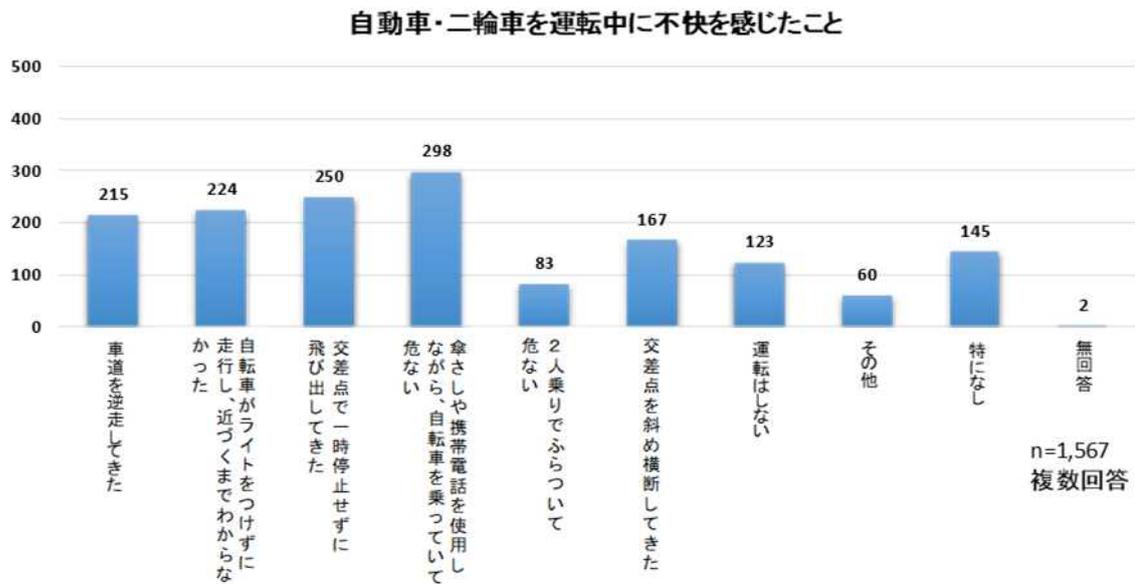
次いで、「歩道上での接触」や「速度の危険性」を感じたという回答が多い。



○あなたが自動車・二輪車を運転しているときに、自転車に対して不快を感じたことを教えてください。

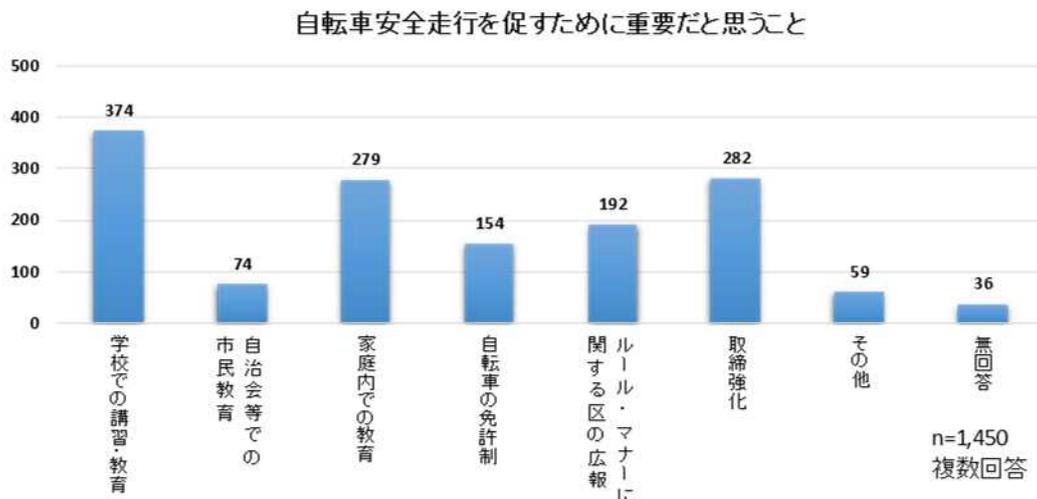
「ながら運転」に対してという回答が最も多い。

次いで、「交差点での一時不停止」という回答が多い。



○自転車の安全な走行を促すために重要だと思うことは何ですか。

「学校や家庭での教育」という回答が最も多い。



○あなたが歩いているときに自転車を危なく感じた箇所を教えてください。(32頁参照)

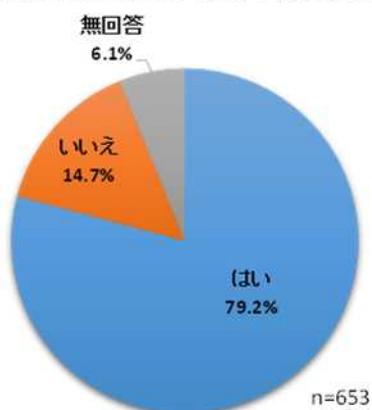
⑥自転車のルールに関する認識

○正しいと思う方は「はい」、間違っていると思う方は「いいえ」に○をつけてください。

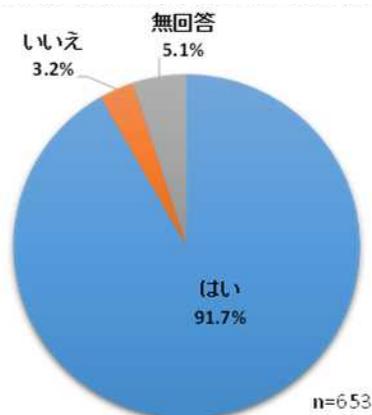
※1)~7)は「はい」が正解、8)は「いいえ」が正解

ルールに対する一定の理解はあるものの、「8) 子どもを乗せている場合は歩道を通行してもよい」については、他に比べて認識度が低い。

1) 自転車は車道部を走行するのが原則



2) 車道部を走行する場合は左側通行しないとけない



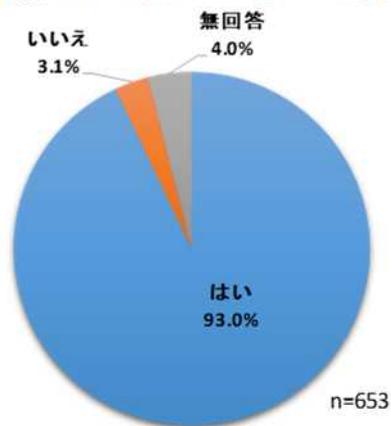
3) 歩道を走行する際は、歩行者が優先で自転車は車道側を走行しなければならない



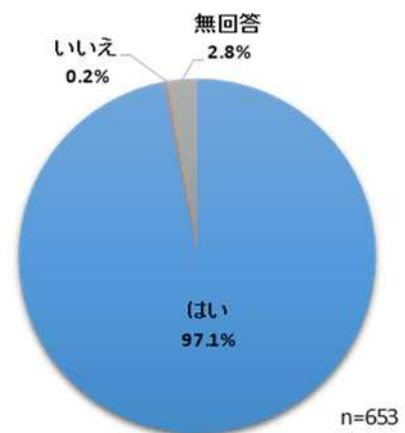
4) 飲酒して自転車に乗ってはいけない



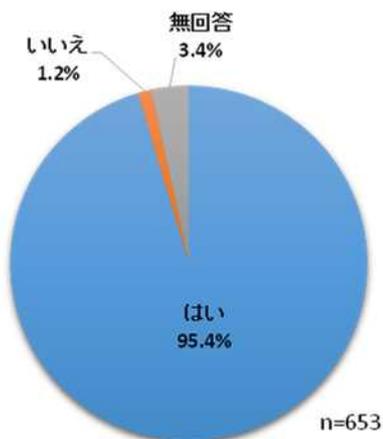
5) 自転車は原則として2台以上で並走してはならない



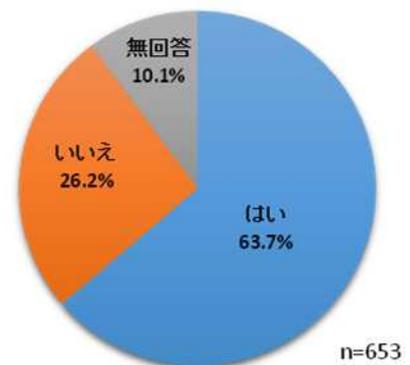
6) 夜間はライトをつけないといけない



7) 自転車乗用中は傘さしや携帯電話を持って走ってはならない



8) 自転車に子どもを乗せている場合は歩道を通行してもよい

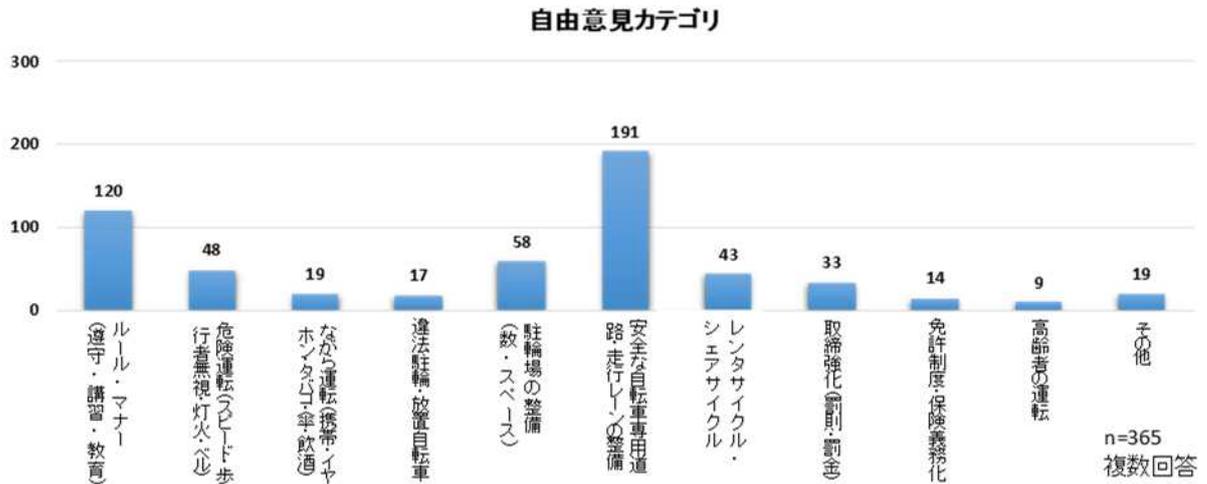


## ⑥自由意見

※寄せられた自由意見について、内容をカテゴリに分類し集計

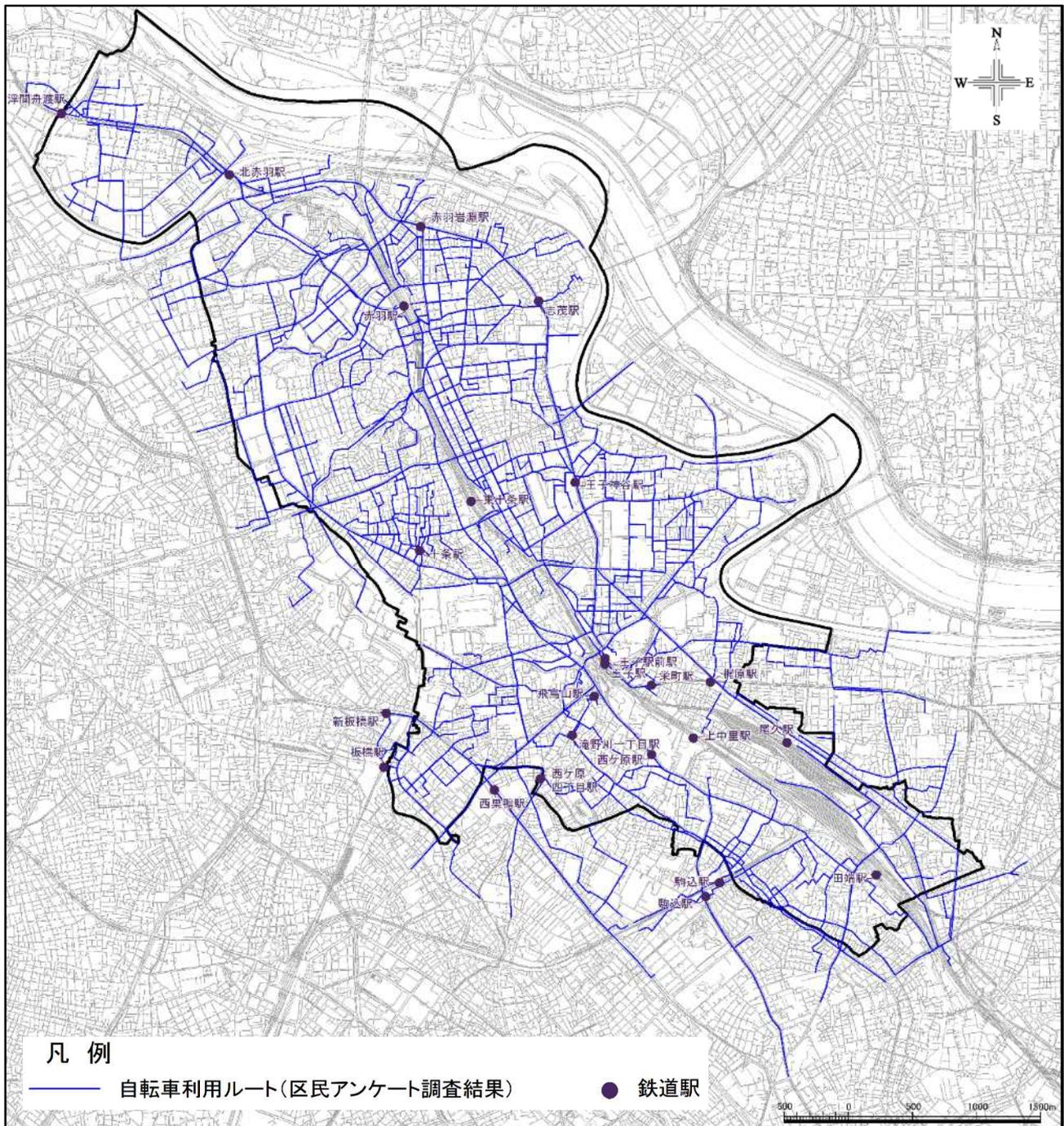
「安全な自転車専用道路や自転車走行レーンの整備」を望む意見が多い。

次いで、「ルール・マナー」の遵守・講習・教育を望む意見が多い。



○自転車利用ルート（「自転車で通行する主なルートを教えてください。」への回答）  
自転車で利用すると回答があった全てのルートを以下に示します。

区内の道路の大部分で自転車の利用がされている。



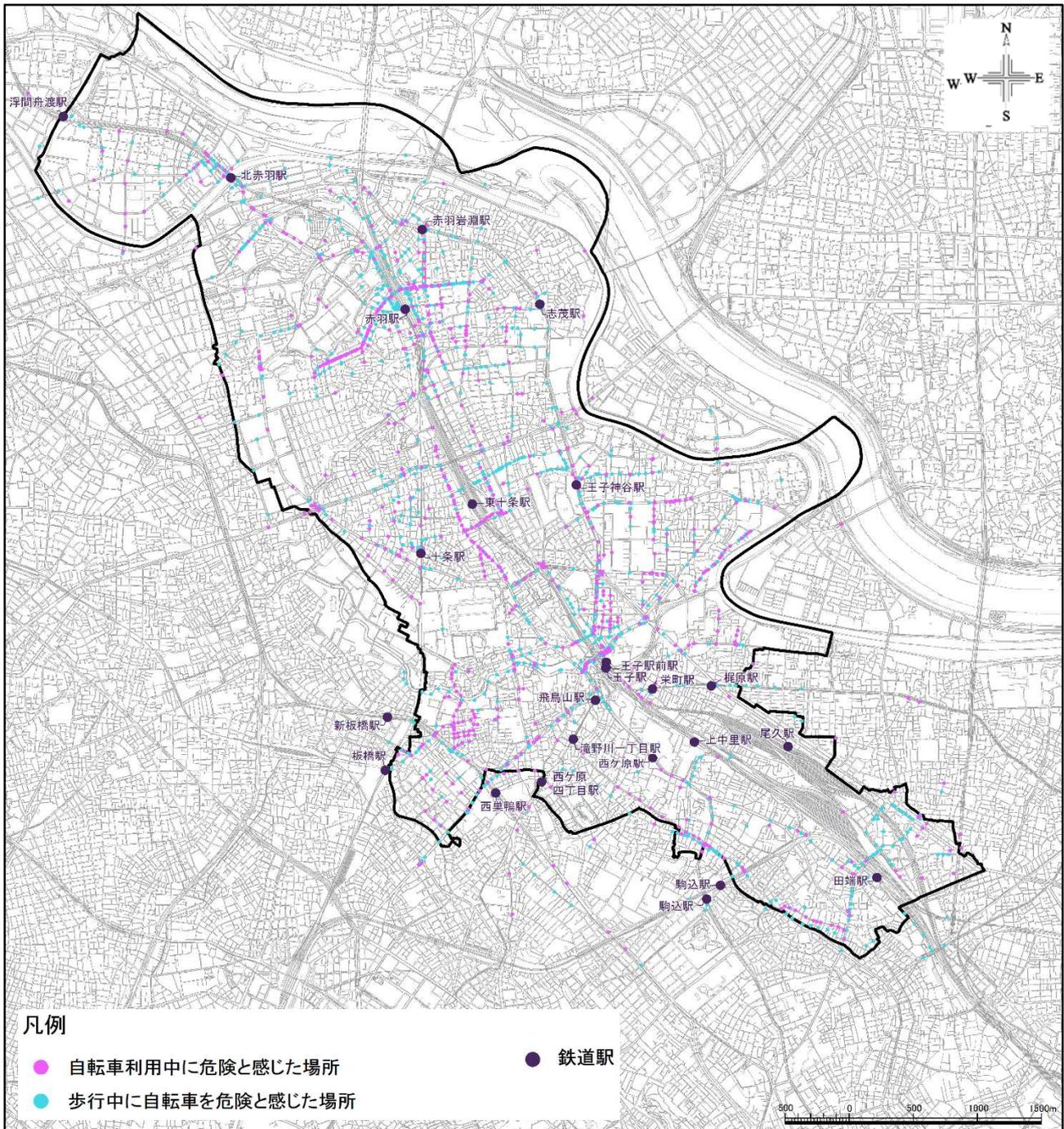
○危険と感じた場所(「自転車利用中または歩行中に危険と感じた場所を教えてください。」への回答)

危険を感じたと回答があった全て場所を以下に示します。

「危険と感じた場所」が点在しているが、特に自転車利用ルート(31頁)上で多く見られる。

「自転車利用者と歩行者がともに危険と感じた場所」が多い路線が見られる。

一方で、「片方だけが危険と感じた場所」が多い路線がそれぞれ見られる。



### 3-3 区民アンケート調査結果まとめ

アンケート調査の結果、以下のような「自転車利用の実態」が把握でき、「要望や課題（区民ニーズ）」があることが分かりました。

#### 【アンケート調査結果まとめ】

- 自転車は区民の約6割の方において、「日常生活全般における移動手段」として利用されている。
- 自転車の利用頻度が「ほぼ毎日」、「週5回」の高頻度利用者が約5割を占めている。
- 一方で、自転車利用環境に対する満足度は低く、約7割の方が不満と感じている。
- 自転車のルールに関しては一定の理解はあるものの、ルールによっては、理解度が低い内容も存在している。
- 「安全な自転車通行空間の整備」及び「ルール・マナーの啓発活動」を望む意見が多い。

## 4 自転車利用環境における課題

自転車利用環境を取り巻く状況及び区民のニーズを踏まえ、今後、対応すべき課題について、以下の4項目にまとめました。

### ■北区の自転車利用環境における課題一覧

自転車利用環境における課題	具体の課題内容
自転車関連事故への対応	<ul style="list-style-type: none"> <li>・平成25年を1とした場合の事故減少率は、区部全体が-24.2%であるのに対し、北区は-21.8%となっており、減少率が低い状況にある。</li> <li>・平成25年～平成27年までは事故件数は減少傾向にあったが、平成27年を境に増加している。</li> </ul>
高齢化への対応	<ul style="list-style-type: none"> <li>・平成40年（2028年）以降、人口が減少していく推計である。</li> <li>・「北区では少子高齢化が急速に進行しているといえる」という状況である。</li> <li>・高齢化率の上昇に伴い、より一層高齢者（歩行者）への安全確保が必要となる。</li> </ul>
高い自転車分担率への対応	<ul style="list-style-type: none"> <li>・北区における利用交通分担率において、自転車は18%を占め、区部全体の自転車分担率14%に比べて高い状況にある。</li> <li>・自転車での利用が想定される施設（鉄道駅、高校・大学、商業施設、スポーツ関連施設、公園、公共施設等）が区内全体に点在している。</li> <li>・区全域が鉄道駅利用圏内（1km圏内）にあるとともに、「日常生活全般での移動手段」として自転車が利用されている。</li> <li>・区界付近に鉄道駅が複数存在していることから、近隣区市からの自転車利用も想定される。</li> <li>・区民ニーズとして、「安全な自転車通行空間の整備」及び「ルール・マナーの啓発活動の要望」がある。</li> </ul>
高低差の大きい地形への対応	<ul style="list-style-type: none"> <li>・JR京浜東北線を挟んで、特に西側地形の高低差が大きく、東西地域の連携・移動性強化が望まれる。</li> </ul>

## 第3章 基本方針と計画目標

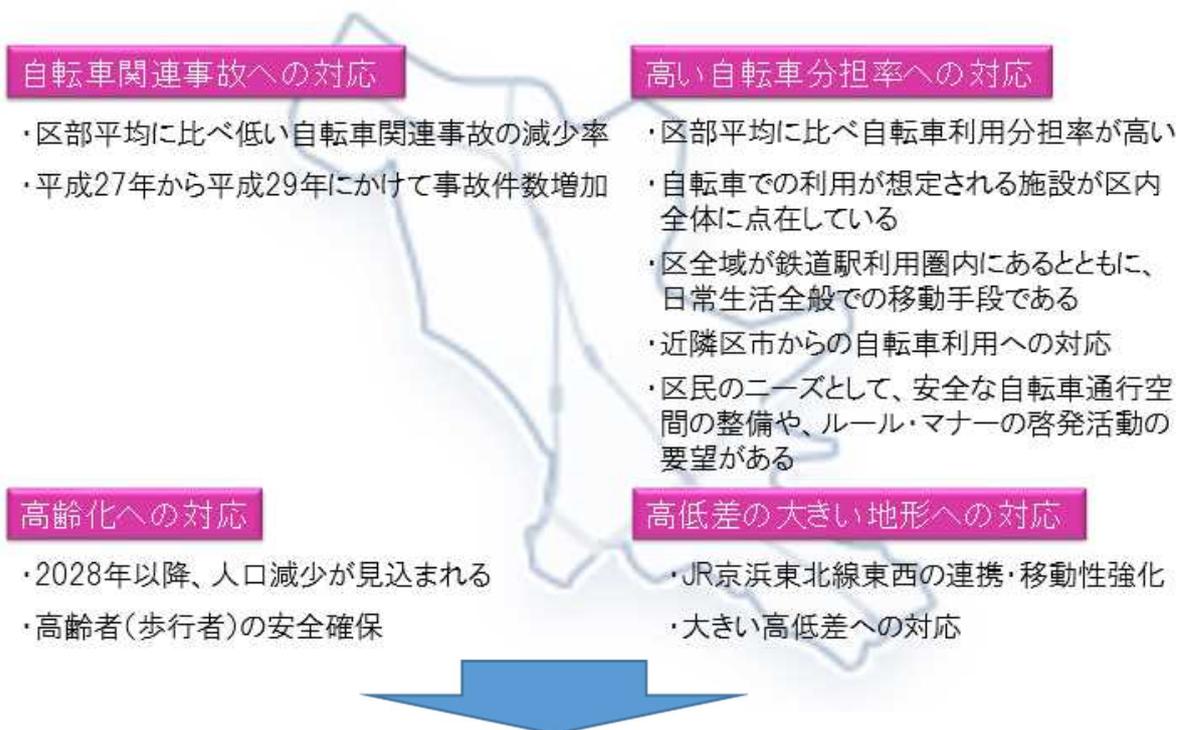
### 1 基本方針

#### 1-1 課題解決の基本的な考え方

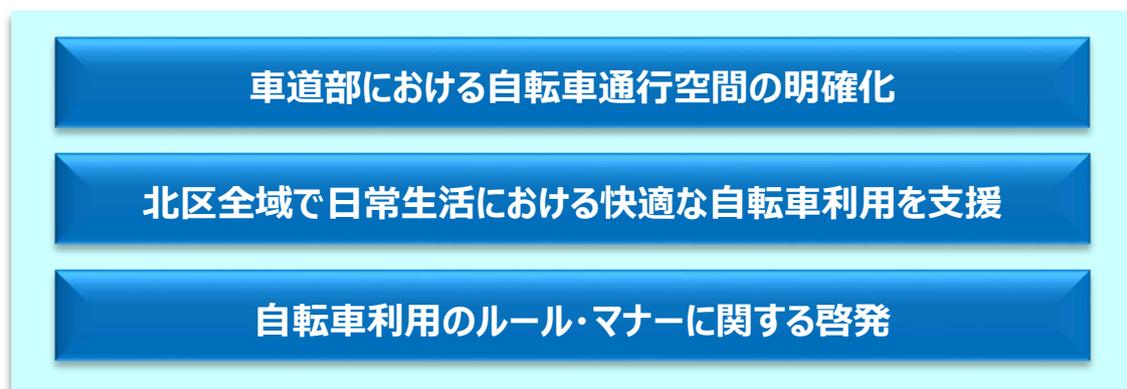
前章でまとめました自転車利用環境に係る課題に対し、課題解決に向けた基本的な考え方として、以下の3項目を設定します。

- 車道部における自転車通行空間の明確化
- 北区全域で日常生活における快適な自転車利用を支援
- 自転車利用のルール・マナーに関する啓発

#### ■自転車利用環境に係る課題



#### ■課題解決の基本的な考え方



## 1-2 計画の基本方針

課題解決の基本的な考え方を踏まえ、自転車利用者の安全で快適な環境づくりの実現に向けて、以下に示す2つの基本方針に基づき、自転車ネットワーク計画を策定します。

○基本方針1：自転車関連事故減少のための通行空間整備

- 歩行者と自転車、自転車と自動車の通行空間を分離することにより、全ての道路利用者の安全で快適な移動を目指す

○基本方針2：交通安全に関するルール・マナーの啓発活動

- 路面表示やサイン等を充実させ、より安全で快適な自転車利用環境づくりを目指す
- 自転車利用者のルール順守やマナー向上のための交通安全活動及び区のホームページ・広報誌等を用いて自転車利用に関する情報発信を行う

### ■計画の基本方針

---

#### ◆基本方針1

**自転車関連事故減少のための通行空間整備**

#### ◆基本方針2

**交通安全に関するルール・マナーの啓発活動**

## 2 計画目標

---

2つの基本方針を踏まえ、計画の実現により達成を目指す目標として、以下の2項目を設定します。

なお、計画目標と合わせて、整備延長の進捗を管理します。

○自転車関連事故件数の減少

(平成28年事故件数：175件、平成29年事故件数：183件)

○自転車利用環境に対する満足度の向上

(平成29年度区民アンケート調査結果：満足度28.5%)

### ■計画目標

---

◆自転車関連事故件数の減少

◆自転車利用環境に対する満足度の向上

## 第4章 自転車ネットワーク路線

### 1 自転車ネットワーク路線の選定

#### 1-1 基本的な考え方

自転車ネットワーク路線の検討は、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（平成28年7月）」（以下「ガイドライン」という。）に基づき選定します。

#### 【検討対象】

- ・ 北区全域を対象とする。
- ・ 都市計画決定されている道路のうち、概成区間及び事業中区間も含むものとする。（現道が無い区間については除く。）

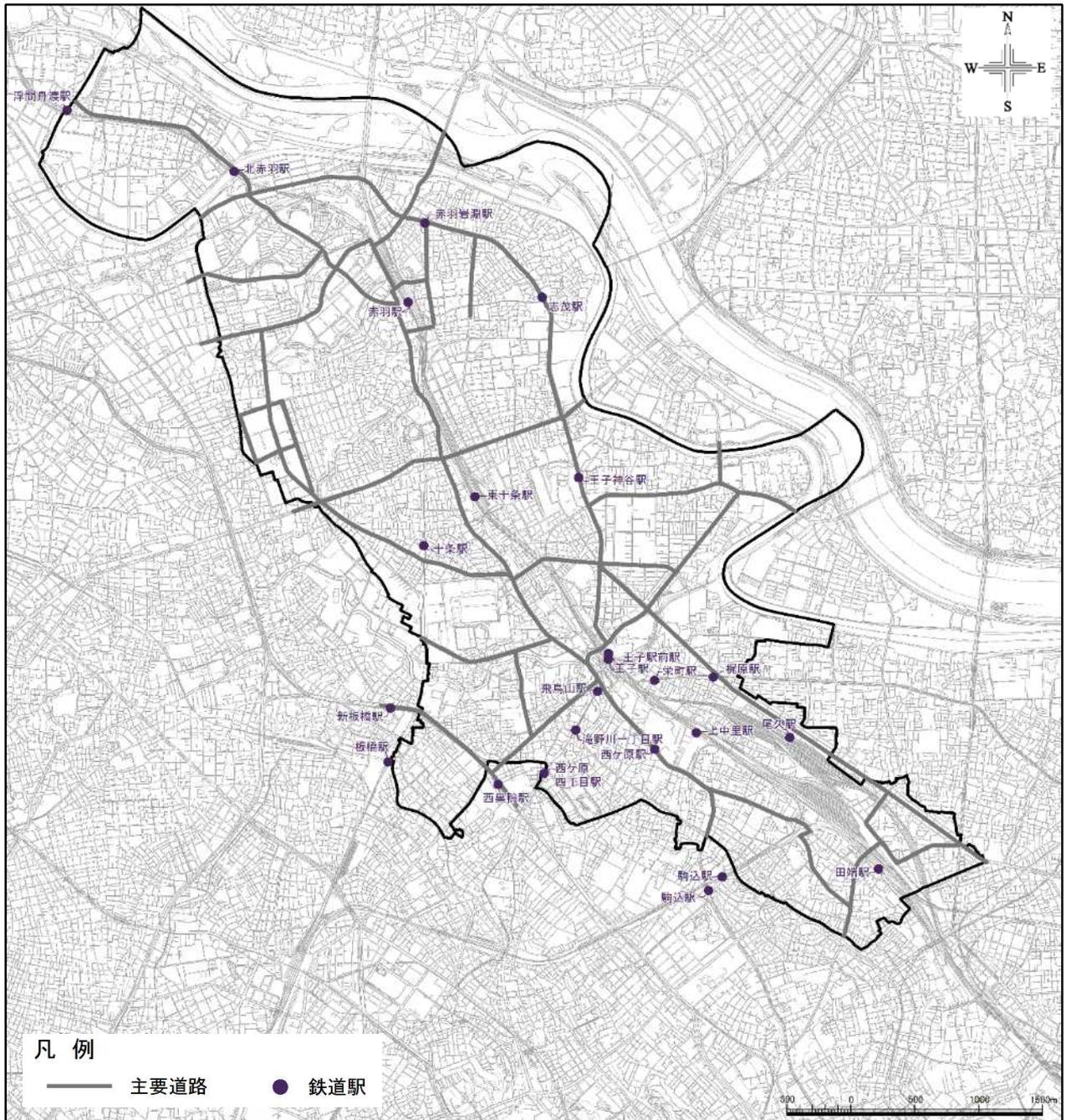
#### 【選定方法】

- ・ ガイドラインの選定要件により選ばれる道路のうち、区道を自転車ネットワーク路線とし、北区内を通る国道及び都道等を含む主要道路<sup>\*</sup>と接続することにより、ネットワークを構成する。

※主要道路（次頁参照）は、以下の通りとします。

- ① 広域交通の処理機能を担う道路  
現道のある全ての国道及び都道を選定
- ② 地域間交通の処理機能を担う道路  
現道で幅員15m以上ある区道を選定

■主要道路



## 1-2 自転車ネットワーク路線の選定

### (1) 自転車ネットワーク路線の選定要件

自転車ネットワーク路線の選定要件は、基本的にガイドラインに示されている以下の技術検討項目（7項目）に基づくものとします。

- ① 地域内における自転車利用の主要路線としての役割を担う、公共交通施設、学校、地域の核となる商業施設及びスポーツ関連施設等の大規模集客施設、主な居住地区等を結ぶ路線
- ② 自転車と歩行者の錯綜や自転車関連の事故が多い路線の安全性を向上させるため、自転車通行空間を確保する路線
- ③ 自転車通学路の対象路線
- ④ 地域の課題やニーズに応じて自転車の利用を促進する路線
- ⑤ 自転車の利用増加が見込まれる、沿道で新たに施設立地が予定されている路線
- ⑥ 既に自転車の通行空間（自転車道、自転車専用通行帯、自転車専用道路等）が整備されている路線
- ⑦ その他自転車ネットワークの連続性を確保するために必要な路線

## (2) 自転車ネットワーク路線の選定

各要件の具体的な選定基準及び選定した路線図を以下に示します。

- ①地域内における自転車利用の主要路線としての役割を担う、公共交通施設、学校、地域の核となる商業施設及びスポーツ関連施設等の大規模集客施設、主な居住地区等を結ぶ路線

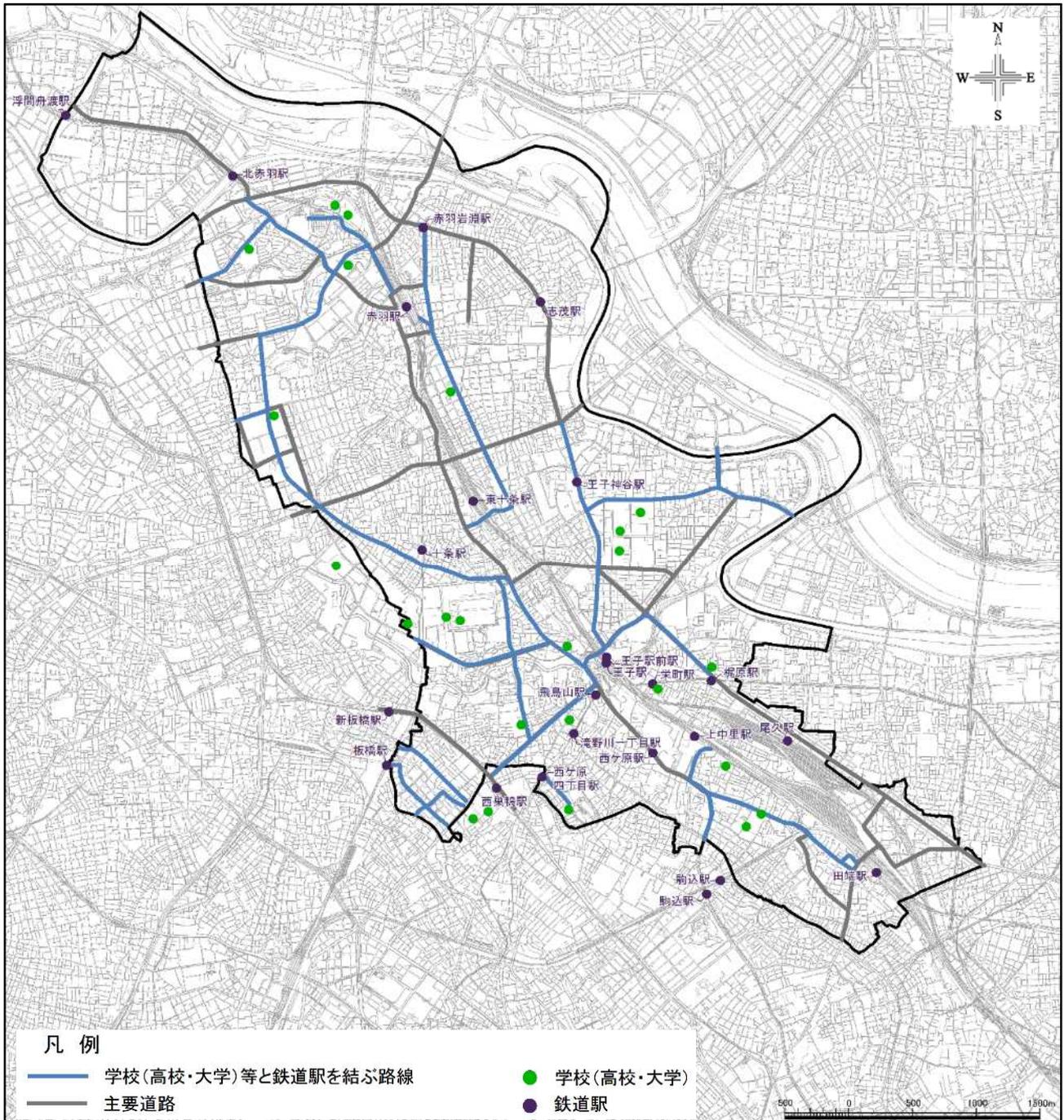
### 具体的な選定基準

施設		選定基準
ア	公共交通施設	全域が鉄道駅利用圏内であり、自転車が端末交通となることから、JR駅及び地下鉄を選定
	学校	区内に存在する高校及び大学を選定 また、区境近辺にあり、区内の鉄道駅や住宅からの利用が見込まれる高校及び大学も選定(例: 帝京大学、淑徳高等)
イ	地域の核となる商業施設	建築基準法に基づく「大規模商業施設(床面積1万㎡以上)」の店舗を選定
ウ	スポーツ関連施設	地域の核となる運動公園などの規模のスポーツ関連施設を選定
	主な居住地	北区の用途地域では大半が住居系となっており、区全域に住宅が建っている。したがって、全域からの移動となるため、ネットワークの起終点としての居住地は非選定
エ	その他(公園等)	自転車利用が見込まれる規模の公園施設を選定

次頁以降に、ア～エにおける具体的な路線を示します。

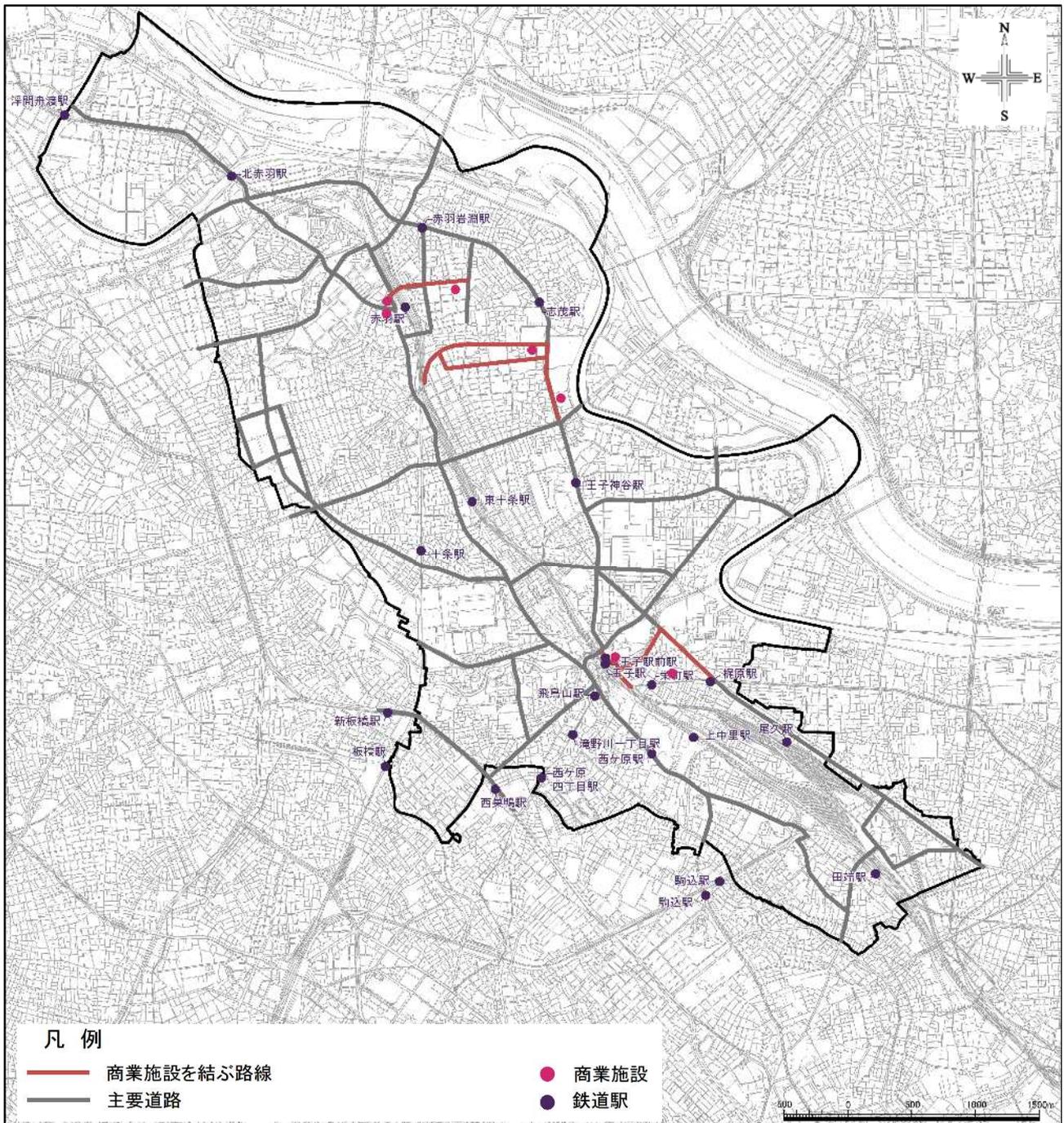
## ア. 鉄道駅と学校を結ぶ路線

- 鉄道駅及び鉄道駅周辺駐輪場と高校・大学を結ぶ路線。
- 区界付近にあり、区内の鉄道駅や住宅からの利用が見込まれる区外の高校・大学も対象とする。



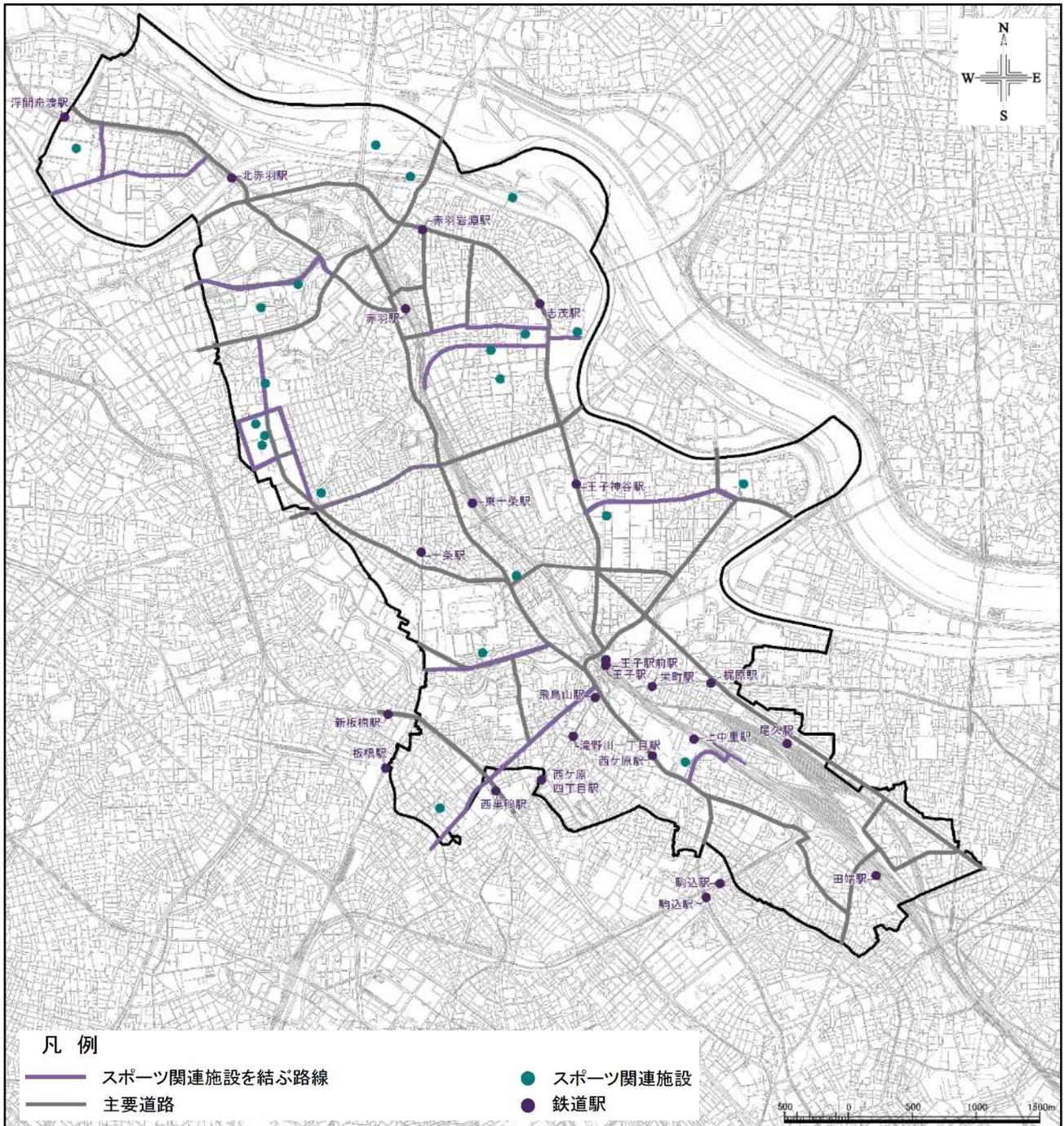
## イ. 商業施設を結ぶ路線

- 地域の核となる規模の商業施設（床面積 1 万㎡以上）への経路を確保する。



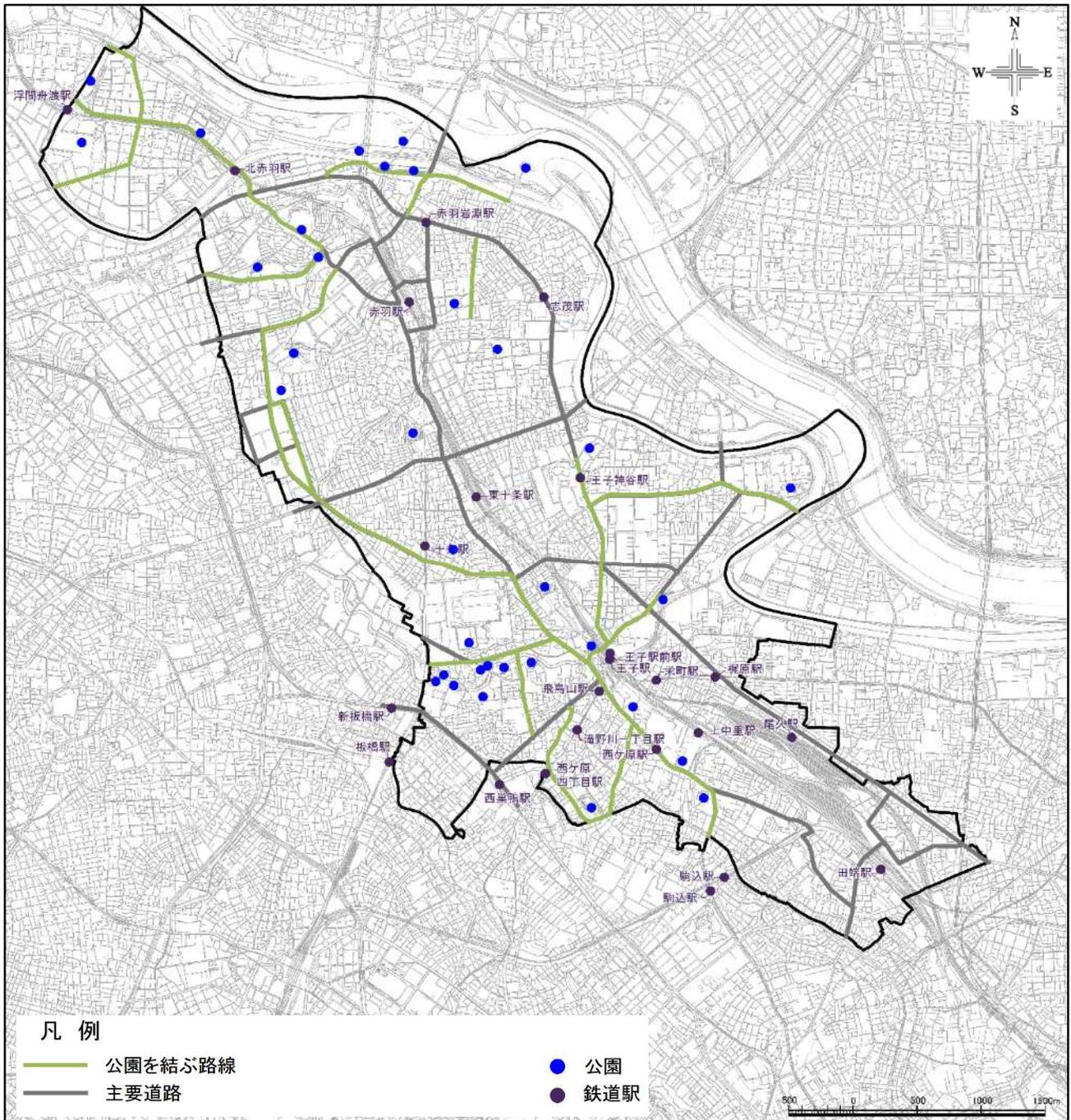
## ウ. スポーツ関連施設を結ぶ路線

- 地域の核となる規模の運動公園・スポーツ関連施設への経路を確保する。



## エ. 公園を結ぶ路線

- 公園への経路を確保する。
- 総合公園、風致公園、歴史公園、緑地、地区公園及び面積 1 万㎡以上の近隣公園を対象とした。

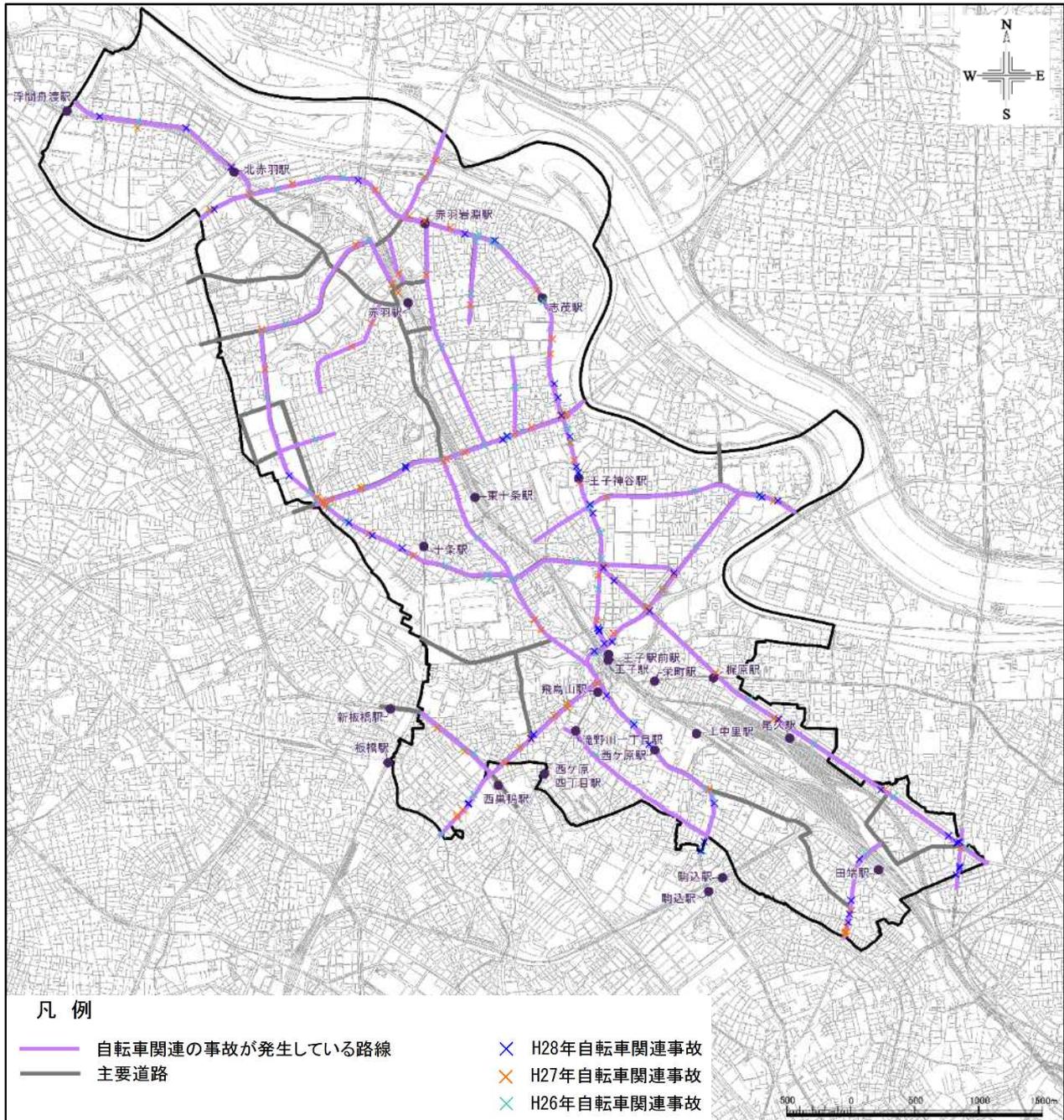


②自転車と歩行者の錯綜や自転車関連の事故が多い路線の安全性を向上させるため、自転車通行空間を確保する路線

### 具体の選定基準

- ・交通事故分析データ※より、自転車に関連する事故が発生している路線を選定

### ■自転車関連の事故が発生している路線



※交通事故分析データ：交通事故総合分析センターが調査分析した交通事故のデータ

### ③自転車通学路の対象路線

#### 具体の選定基準

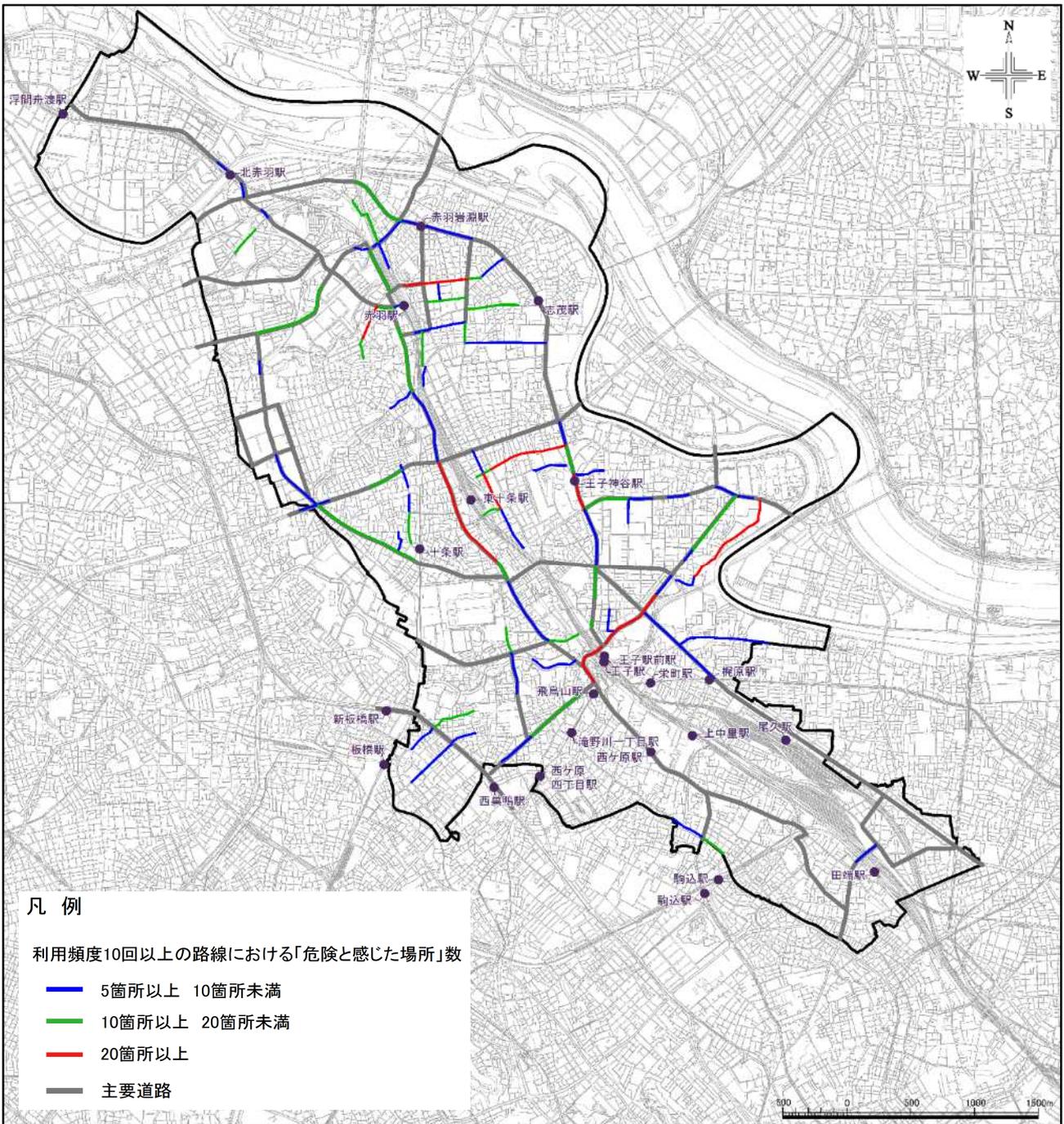
- ・学校（高校、大学）の周辺の路線を選定（①の選定要件による）

### ④地域の課題やニーズに応じて自転車の利用を促進する路線

#### 具体の選定基準

- ・区民アンケート調査結果における、自転車の利用頻度が高い路線について、「危険と感じた場所」の状況も踏まえ、自転車の通行空間を整備することが望まれる路線を選定

■自転車の利用頻度が高く、「危険と感じた場所」が多い路線（区民アンケート調査結果）



※利用頻度とは、区民アンケート調査結果から、自転車利用ルートに自転車を利用する頻度（ほぼ毎日（週7回）、週5回等）を掛け合わせたものをいう。

※上図は、利用頻度が10回以上となった路線において、利用者が「危険と感じた場所」の数が5箇所以上存在する路線を示している。

区民アンケート調査結果から抽出した路線には、自転車通行空間の整備にあたり、以下のような課題を有している路線がありました。

- 幅員の狭い路線
  - ・全幅員が4.0m以下の路線（課題①）
  - ・歩道はあるが、車道の幅員が1車線程度である路線（課題②）
- 商店街のように、自転車の通行を促進・誘導することが望まれない路線（課題③）

これらの課題を有している路線への対応方針を以下に示します。

<b>課題①</b> 全幅員が4.0m以下の路線	▶	<b>対応方針</b> ネットワーク路線に選定しない
--------------------------	---	----------------------------

- ・住宅地内の細街路等のように、自転車利用を積極的に誘導することが望まれない。
- ・歩道がないため、歩行者と自転車の通行空間を分離することが困難である。

【現地事例】

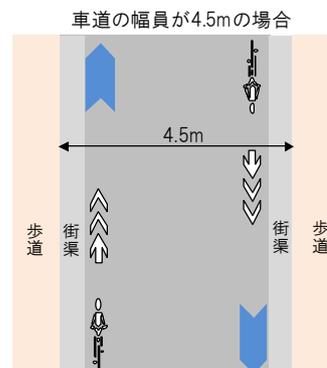


※本計画において幅員4.0m以下の路線においては、歩行者・自転車・自動車の通行空間分離が物理的に困難であるとともに、自転車利用を促進・誘導することが望まれないため、自転車ネットワーク路線には選定しない。しかし、幅員が狭いことにより自転車と歩行者・自動車の交錯機会は多いと想定されるため、別途、交通安全対策を行う。(74頁以降参照)

<b>課題②</b> 歩道はあるが車道の幅員が1車線程度の路線	▶	<b>対応方針</b> ネットワーク路線に選定する
---------------------------------	---	---------------------------

- ・歩道幅員も広くない場合が多く、歩道上の自転車と歩行者の分離を促進する。

【現地事例】



課題③

商店街を形成している道路を含む路線



対応方針

ネットワーク路線に選定しない

- 商店街は、買い物等を楽しむ歩行空間であるため、自転車通行を積極的に誘導しない。

【現地事例】



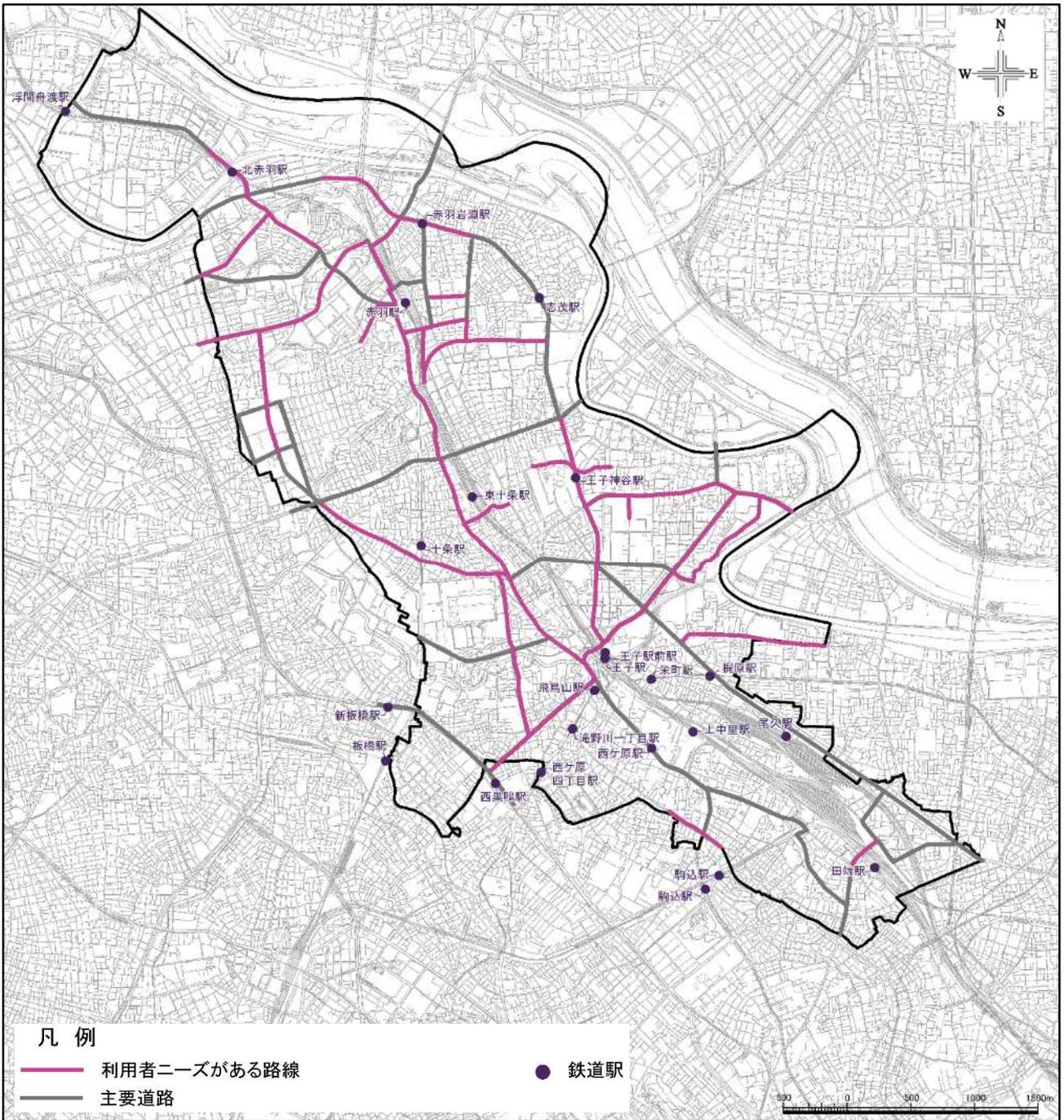
赤羽駅前



十条駅前

上記の対応方針を踏まえ、次頁に示す路線を「利用者ニーズがある路線」として、自転車ネットワーク路線に選定します。

■利用者ニーズがある路線



⑤自転車の利用増加が見込まれる、沿道で新たに施設立地が予定されている路線

自転車の利用増加が見込まれる施設等の立地予定等が明らかになった際は、適宜対応するとともに、自転車ネットワーク計画見直しの際にも考慮します。

⑥既に自転車の通行空間（自転車道、自転車専用通行帯、自転車専用道路等）が整備されている路線

具体の路線

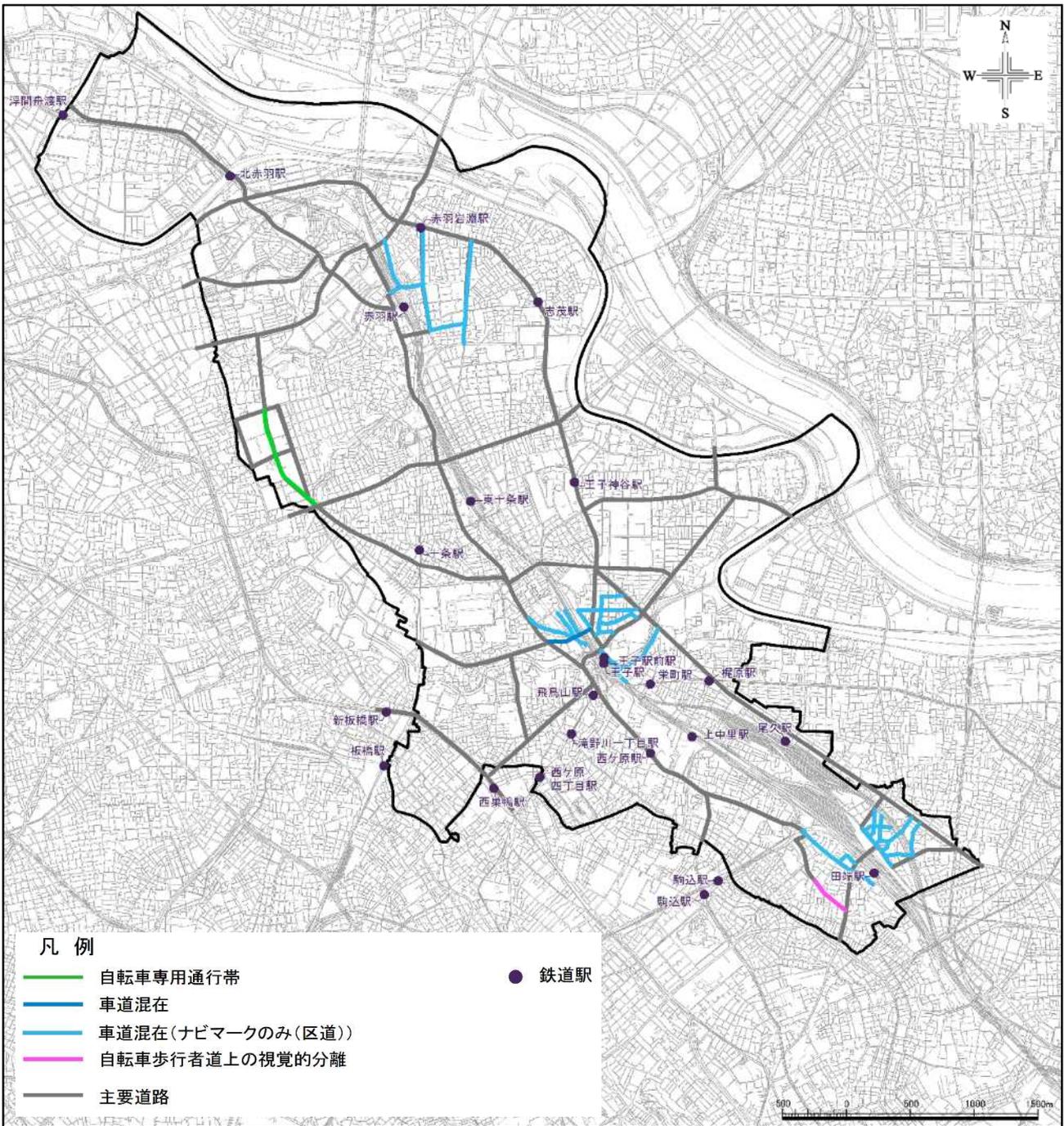
- ・ 自転車専用通行帯 : 都道 455 号
- ・ 車道混在 : 北区道 1154 号、1260 号
- ・ 車道混在（ナビマークのみ） : 特に自転車利用の多い赤羽駅、王子駅、田端駅周辺の北区道
- ・ 自転車歩行者道上の視覚的分離 : 北区道 3015 号

整備済の路線の延長は以下の通りです。

整備形態	整備済延長
自転車専用通行帯	0.9 km
車道混在	0.3 km
車道混在(ナビマークのみ(区道))	8.4 km
自転車歩行者道上の視覚的分離	0.3 km

※都道においては、警視庁により自転車ナビマークが設置された路線が、約 21.3km あります。

■既に自転車の通行空間が整備されている路線



⑦その他自転車ネットワークの連続性を確保するために必要な路線

具体の選定基準

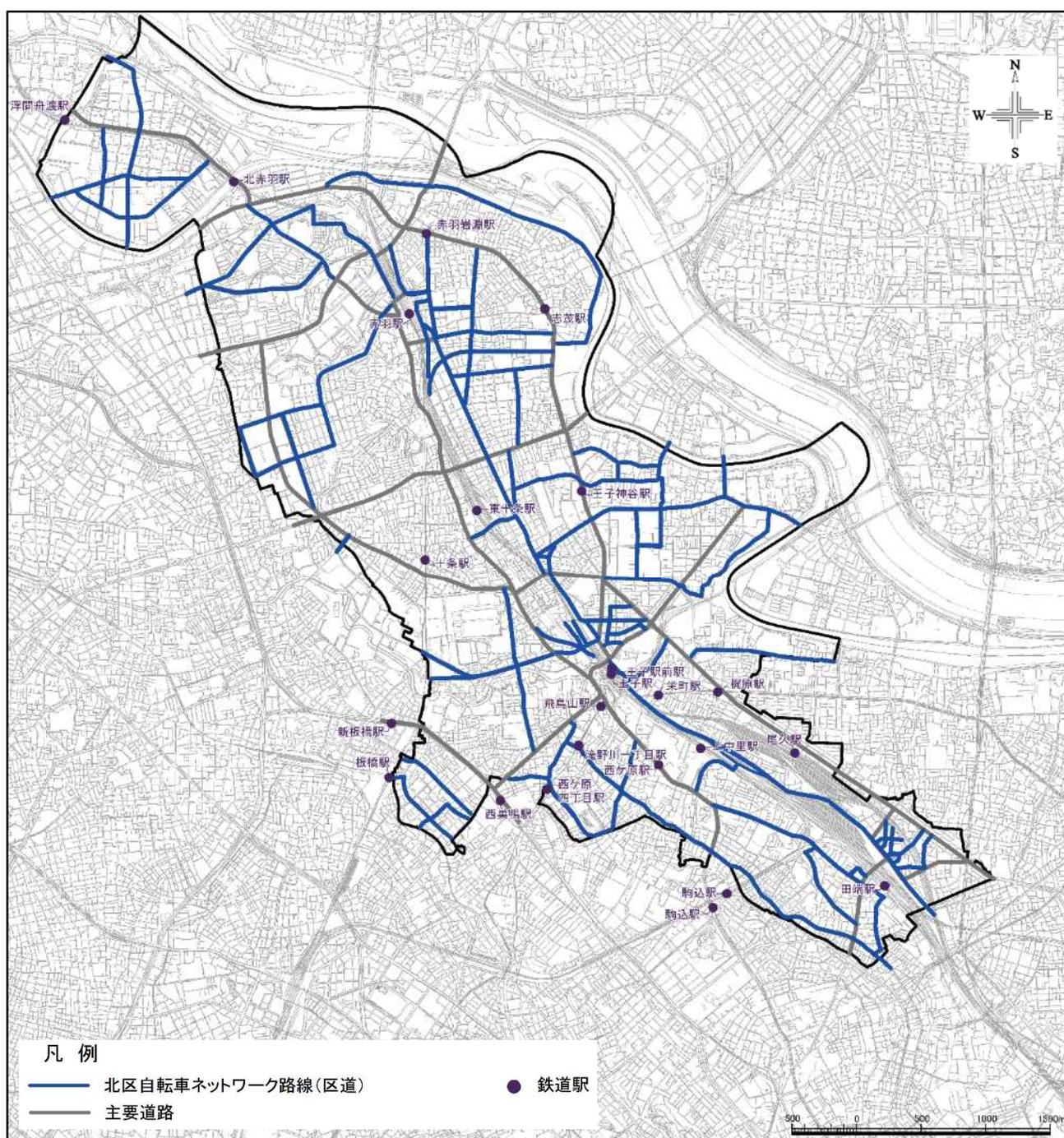
- ・ ①～⑥で選定した路線をつなげてネットワークを形成する路線を選定

## 2 自転車ネットワーク路線図

ガイドラインの選定要件①～⑦に基づき選定した道路のうち、区道における自転車ネットワーク路線を以下に示します。区道の約56.8kmが選定されました。

また、東京都自転車走行空間整備推進計画において、優先して整備する区間として、「自転車交通量が多く歩行者と自転車、または自転車同士の事故の危険性がある区間」を選定しています。そのため、国道及び都道（主要道路）については、区道とともに自転車ネットワークを構成することができるように、各道路管理者を含む関係機関と協力して連携を図りながら取り組んでいきます。

### ■北区自転車ネットワーク路線図



## 第5章 自転車の適正利用を促す環境構築

### 1 自転車ネットワーク路線における通行空間整備

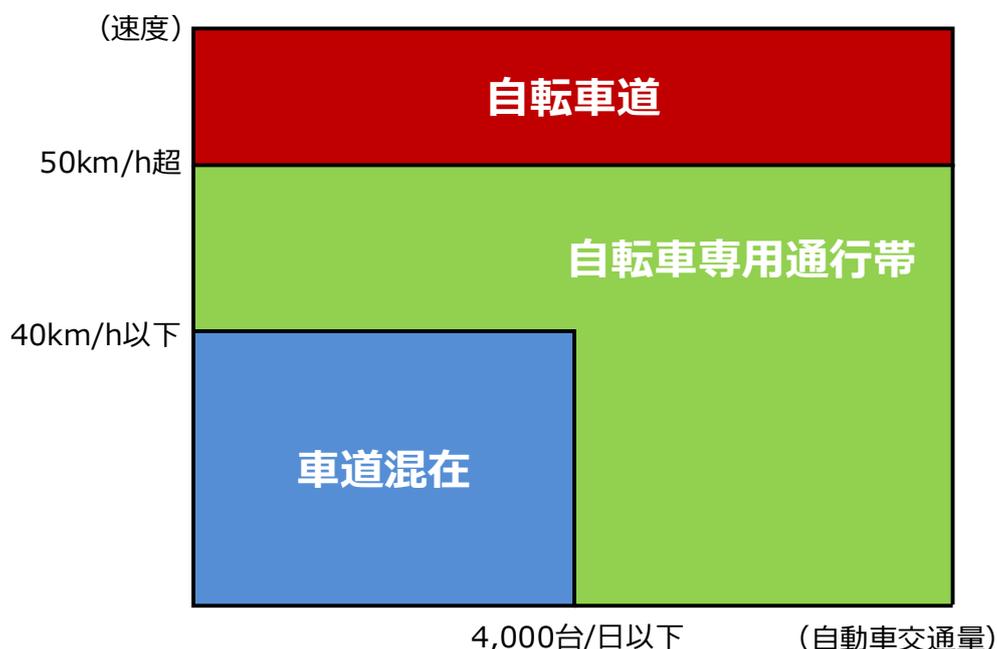
#### 1-1 基本的な考え方

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

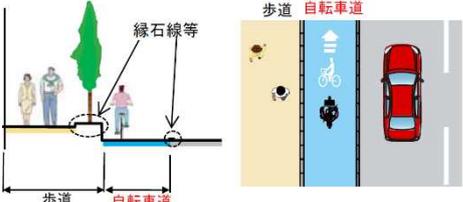
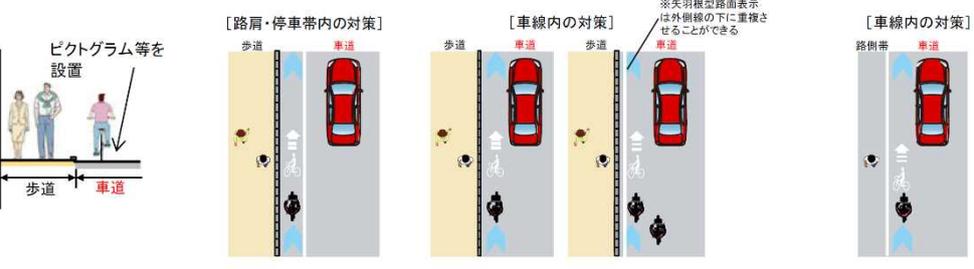
#### （1）整備形態の選定（完成形態）

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

#### ■整備形態の選定の考え方



## ■ 基本的な整備形態（イメージ）

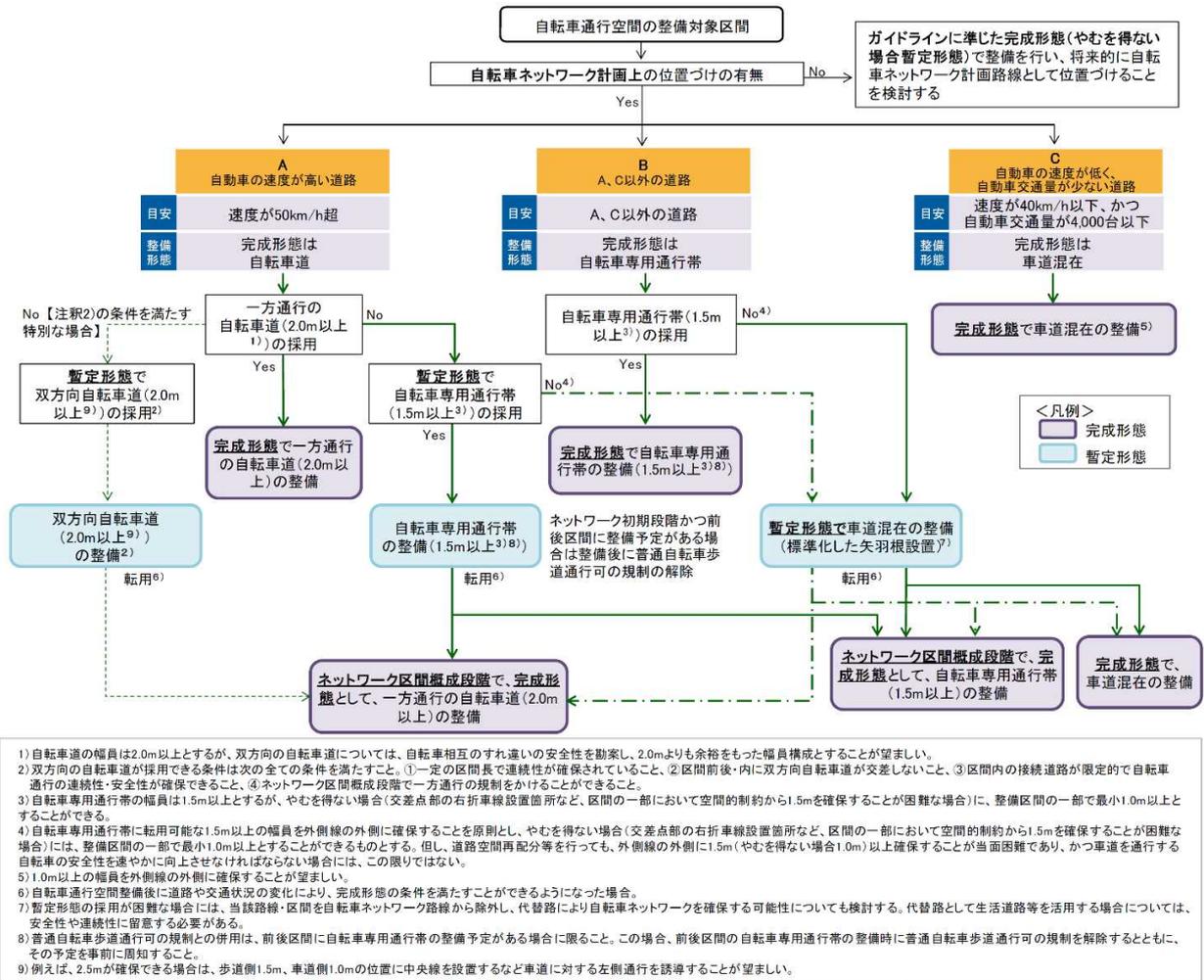
整備形態	【整備イメージ】
自転車道	
自転車専用通行帯	
自転車と自動車を混在通行とする道路(車道混在)	<p>(1) 歩道のある道路における対策</p> <p>(2) 歩道のない道路における対策</p> 

出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン

## (2) 暫定形態による整備

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

### ■ 暫定形態を考慮した整備形態選定フロー



※ 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、自転車と自動車を混在させる区間では、沿道状況に応じて、駐車禁止若しくは駐停車禁止の規制を実施するものとする。

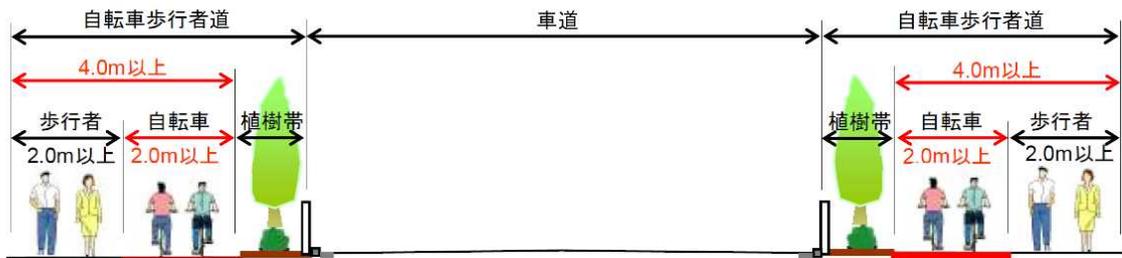
出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン

### (3) その他の整備形態

#### ①自転車歩行者道における通行空間整備（視覚的分離）

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

#### ■自転車歩行者道を視覚的に分離する場合の標準的な幅員構成



#### 整備事例

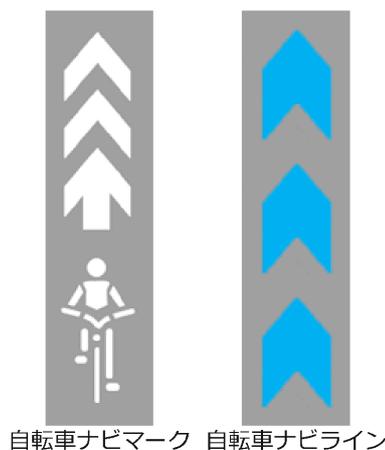


出典：東京都自転車走行空間整備推進計画

#### ②自転車ナビマーク・自転車ナビラインによる自転車交通の整序化

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

#### ■自転車ナビマーク・自転車ナビライン



#### 自転車ナビマーク設置例



#### 自転車ナビライン設置例



出典：警視庁ホームページ

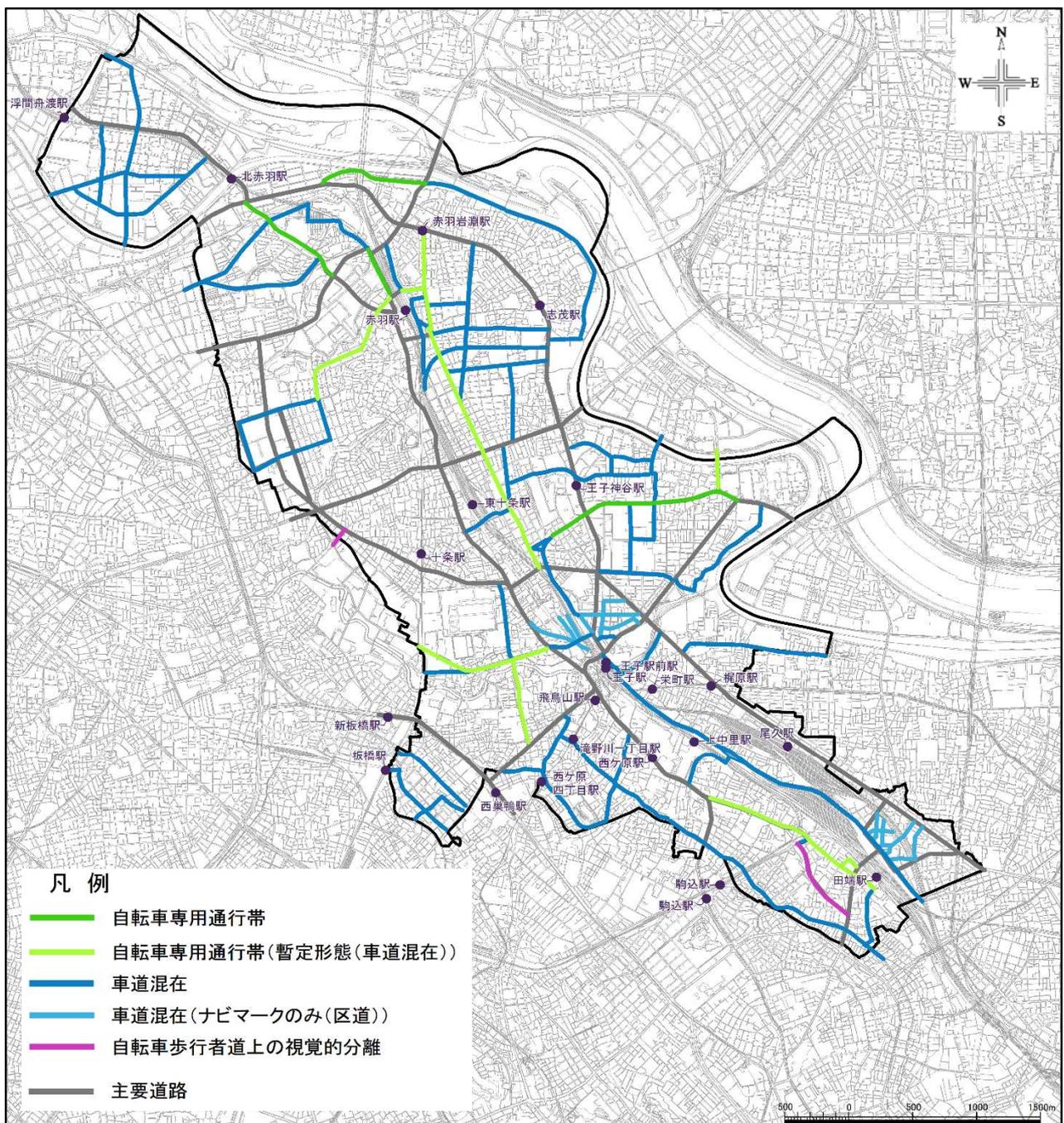
## 1-2 自転車ネットワーク路線における整備形態

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

整備形態別の延長は以下の通りです。

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

### ■北区自転車ネットワーク路線（区道）における整備形態



## 1-3 単路部の標準的な構造

### (1) 自転車道

#### ①法律上の定義及びガイドラインでの取り扱い

##### ■法律上の定義：道路構造例第2条第2項・道路交通法第2条第1項第3号の3

自転車道とは、専ら自転車の通行の用に供するために、縁石線又はさくその他これに類する工作物により区画して設けられる道路の部分をいう。

##### ■ガイドラインでの取り扱い

○通行方法の基本：一方通行を基本とする。

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

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

①一定の区間長で連続性が確保されていること

②区間前後・内に双方向通行の自転車道が交差しないこと

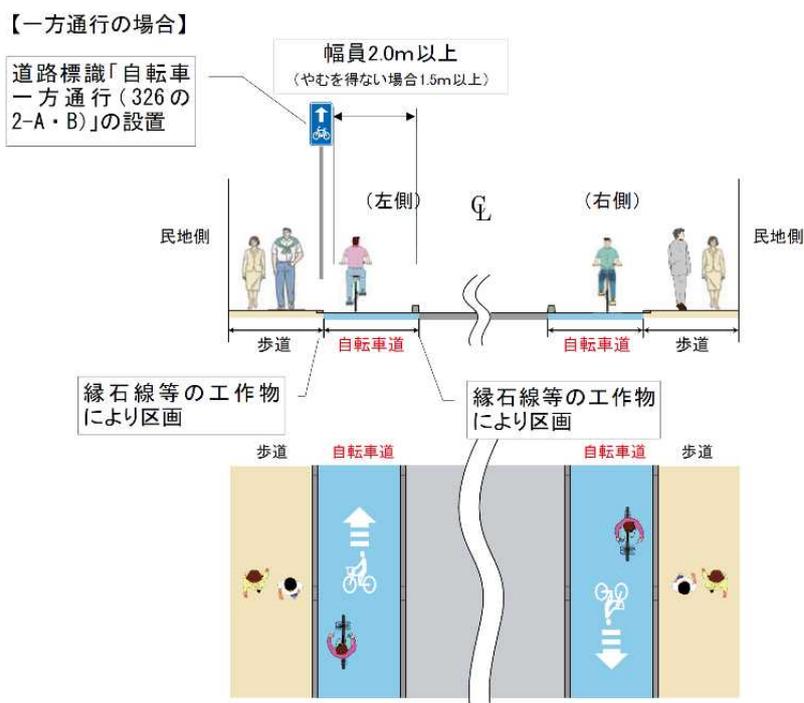
③区間内の接続道路が限定的で自転車通行の連続性・安全性が確保できること

④ネットワーク区間概成段階で一方通行の規制をかけることができること

## ②本計画における考え方

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

## ■自転車道における標準構造



出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン

## (2) 自転車専用通行帯

### ①ガイドラインでの取り扱い

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

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

### ②本計画における考え方

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

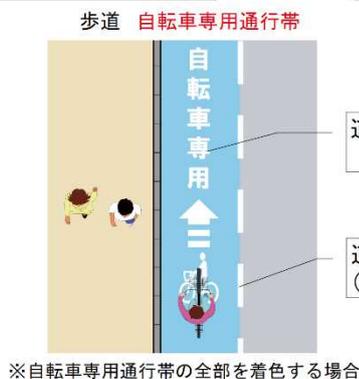
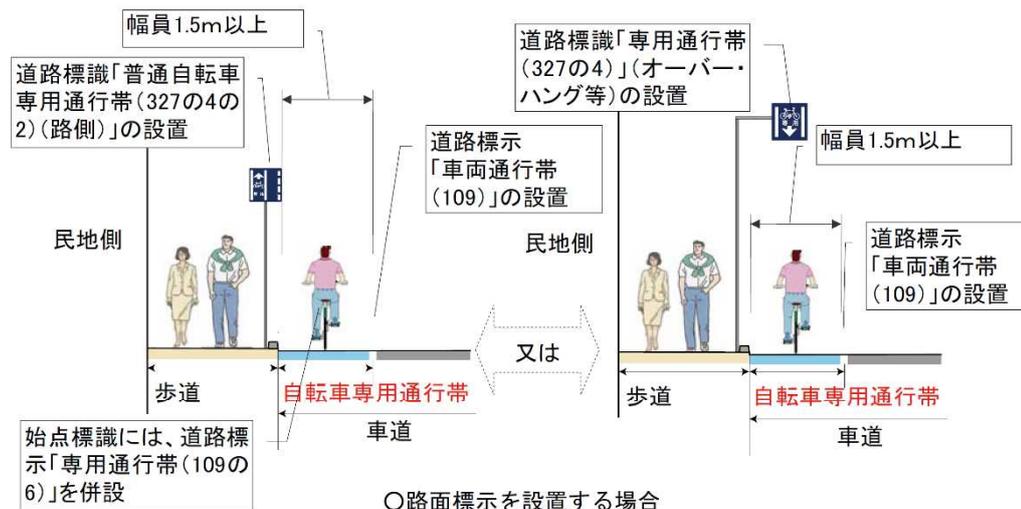
○高低差の大きい区間における整備に当たっては、ガイドラインで規定する幅員 1.5m よりも広い幅員の確保についても検討し、より安全な自転車通行空間の整備を目指します。

### ■自転車専用通行帯における標準構造

【歩道のある道路】

○路側標識を設置する場合

○架空標識を設置する場合



出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン

### ③構造細目

#### 【路面標示・表示】

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

#### ■自転車専用通行帯における路面標示・表示



#### 【道路標識】

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

「専用通行帯(327の4)」



「普通自転車専用通行帯(327の4の2)」



#### 【一方通行道路における自転車専用通行帯】

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

#### ■一方通行道路における自転車専用通行帯設置例

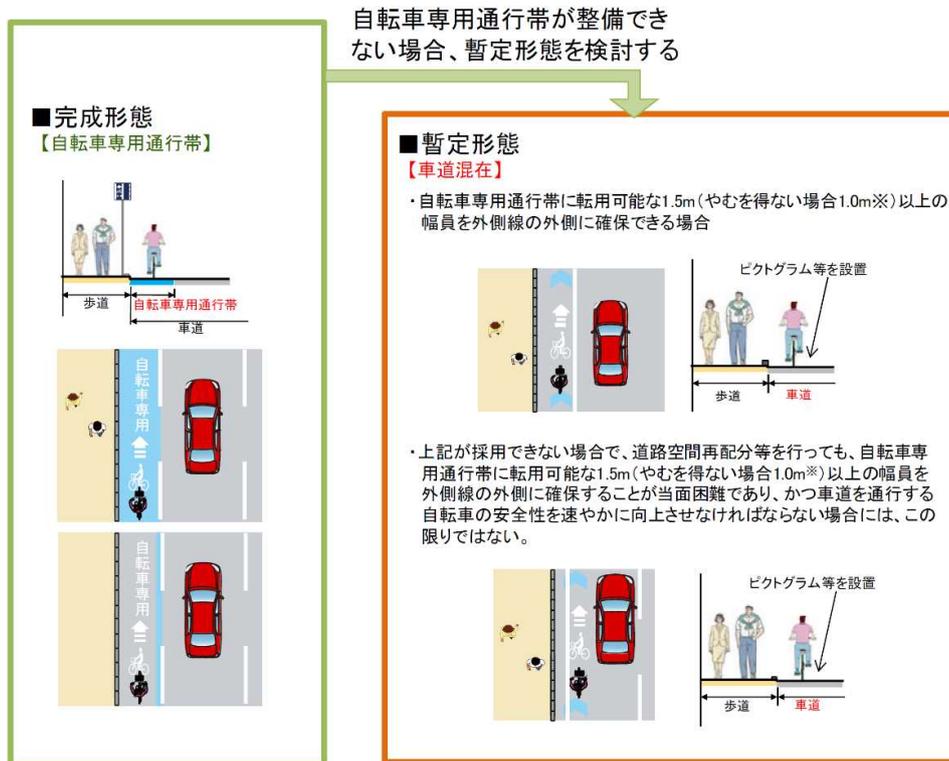


出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン

#### ④ 暫定形態

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

#### ■完成形態が自転車専用通行帯の場合の暫定形選定の考え方



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

出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン

### (3) 車道混在

#### ①ガイドラインでの取り扱い

○自転車の通行位置を示し、自動車に自転車が車道内で混在することを注意喚起するために、車道左側部の車線内に矢羽根型の路面表示及びピクトグラムを設置する。

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

#### 【歩道のない道路】

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

#### ②本計画における考え方

○ガイドラインに基づき、車道の左側部に自転車の通行位置を示す矢羽根型路面表示とピクトグラム（ナビマーク）を設置します。

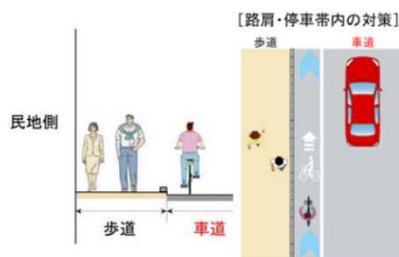
○矢羽根型路面表示は、その右端が路肩端から 1.0m 以上となるよう設置することを基本としますが、現地の交通状況等に応じて 0.75m 以上とすることとします。その際、舗装部分の幅員は側溝の部分を除いて 0.75～1.0m を確保します。確保が難しい場合は、側溝の形式や側溝部分の安全対策を検討し、0.75～1.0m の幅員に含めます。

○歩道のない道路（路側帯のある道路）や、幅員が 5.0m 未満の狭い道路についても、自動車への周知・注意喚起のため、矢羽根型路面表示とピクトグラム（ナビマーク）を設置します。

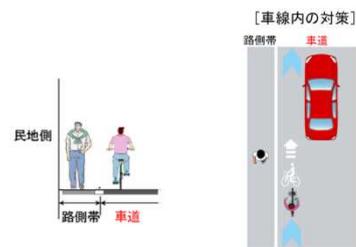
○高低差の大きい区間における整備に当たっては、ガイドラインで規定する矢羽根型路面表示の右端位置が、路肩端から 1.0m 以上とすることについても検討し、より安全な自転車通行空間の確保を目指します。

### ■車道混在における標準構造

【歩道のある道路】



【歩道のない道路】（路側帯のある道路）

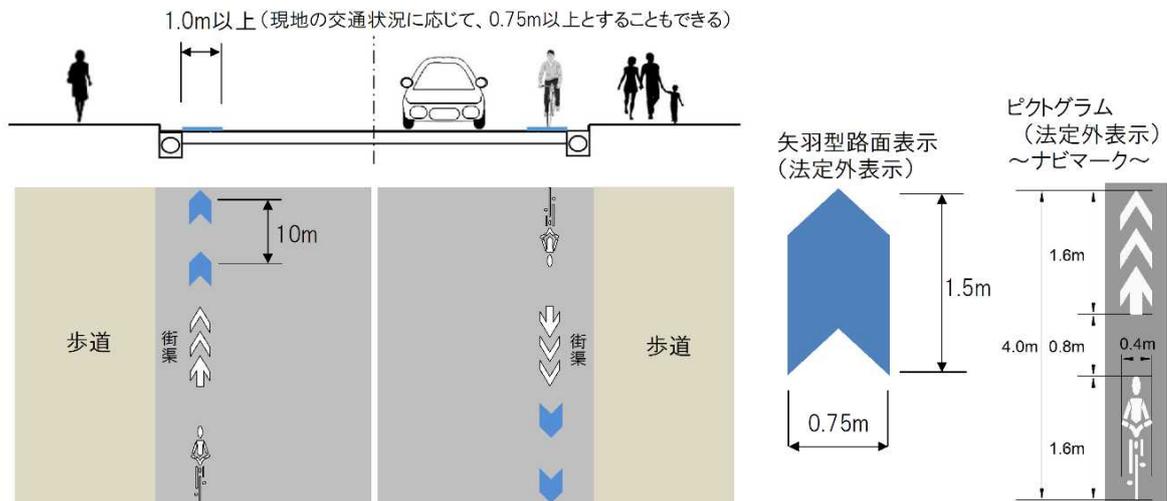


出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン

### ③構造細目

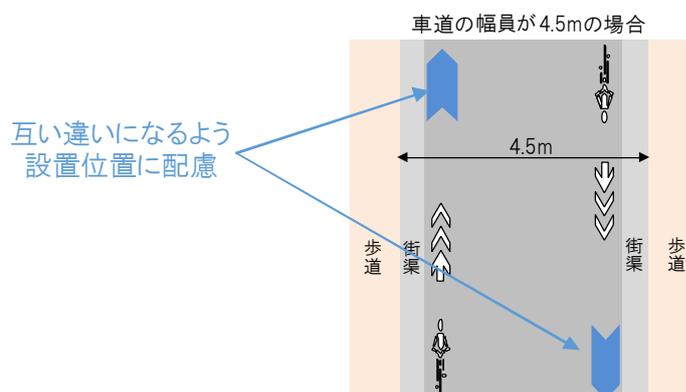
○矢羽根型路面表示は、幅 0.75m、長さ 1.5m、設置間隔 10m を標準とします。交差点部等の自動車と自転車の交錯の機会が多い区間や、事故多発地点等では設置間隔を密にします。

#### ■矢羽根型路面表示とピクトグラム（ナビマーク）の設置標準



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

#### ■幅員が狭い道路における矢羽根型路面表示位置の配慮例



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

#### (4) 自転車歩行者道上の視覚的分離

##### ①本計画における考え方

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

##### 整備事例

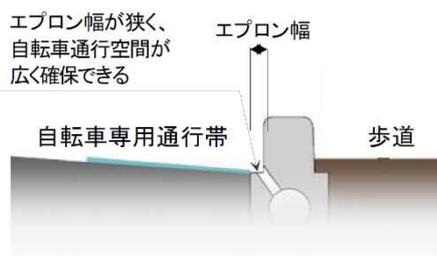


東京都足立区

## (5) 自転車通行空間における安全対策

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

### ■街渠をエプロン幅の狭い平坦性の高いものに置き換えた事例



出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン

### ■滑り止め加工された舗装やグレーチングの事例



出典：自転車利用環境整備のためのキーポイント



東京都北区（トレセン通り）

## 1-4 交差点部における構造

### (1) ガイドラインにおける基本的な考え方

#### ①分離形態の連続性

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

#### ②通行空間の直線的な接続

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

#### ③交差点内の通行方向の明確化

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

#### ④左折巻き込みに対する安全対策

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

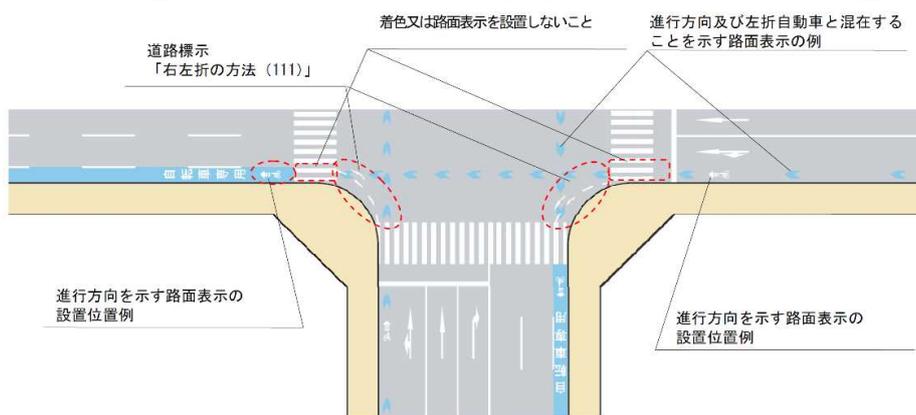
#### ⑤二段階右折時の滞留スペースの確保

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

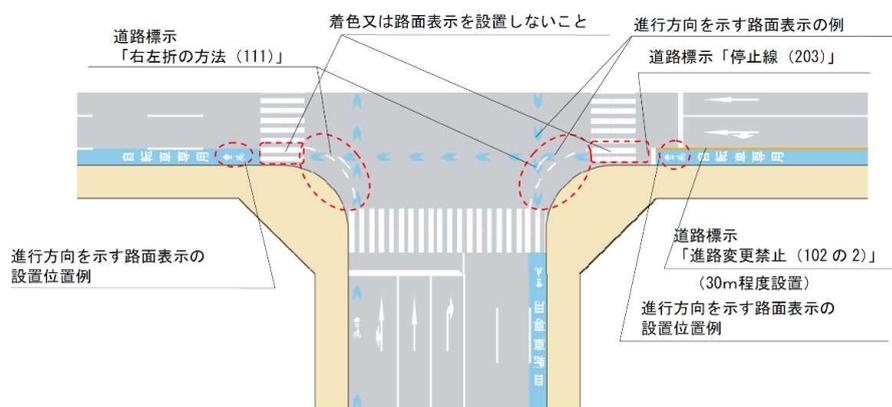
## (2) 本計画における考え方

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

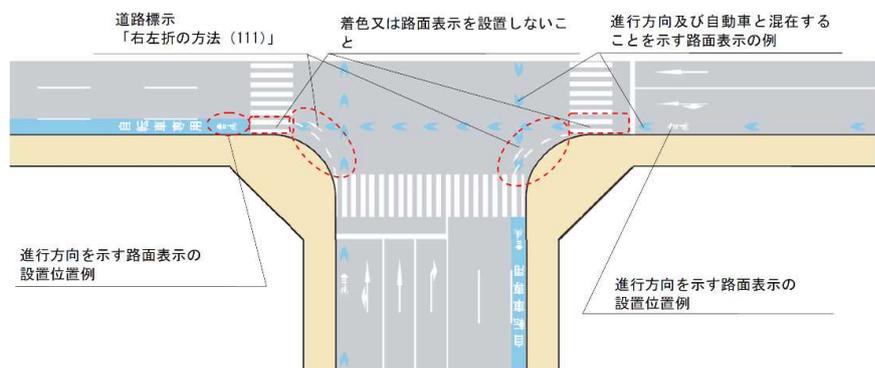
### ①左折自動車のみ混在の場合（交差点手前から路面表示を設置して混在させる場合）



### ②自動車と分離する場合（交差点に自転車専用通行帯を直接接続させる場合）



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



出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン

## 1-5 特殊部における構造

### (1) バス停部

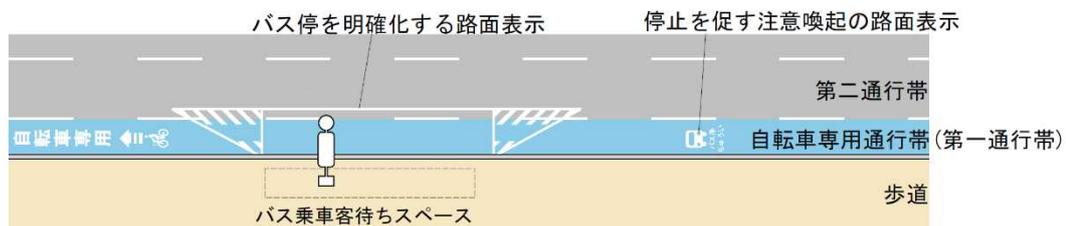
#### ①ガイドラインにおける基本的な考え方

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

#### ②本計画での考え方

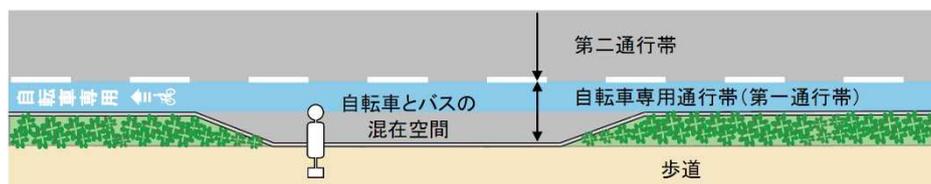
- ガイドラインに準拠しつつ、ストレート型のバス停や、バスベイがあっても十分な幅員が確保できない場所が多いため、バス停と自転車通行空間は重複させることを基本に、自転車通行空間をできる限り連続して整備します。
- 構造細目については、関係機関と協議・調整の上、決定します。

### ■自転車専用通行帯とストレート型バス停部の標準構造



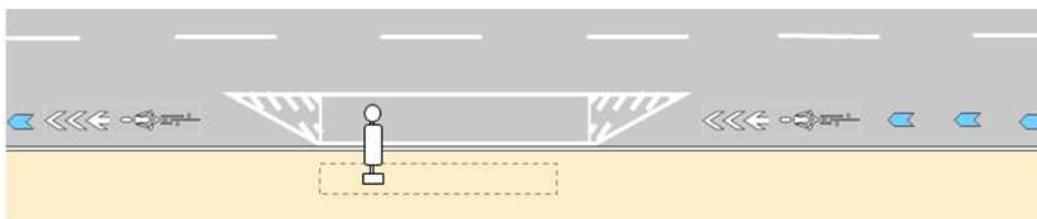
出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン

### ■自転車通行帯とバスベイ型バス停部の標準構造



出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン

## ■車道混在とストレート型バス停部の標準構造



## ■車道混在とバスベイ型バス停部の標準構造



### (2) パーキングメーター等設置部

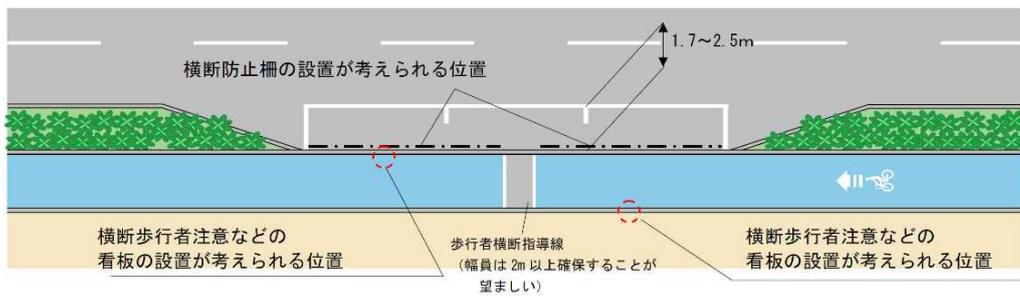
#### ①ガイドラインにおける基本的な考え方

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

#### ②本計画における考え方

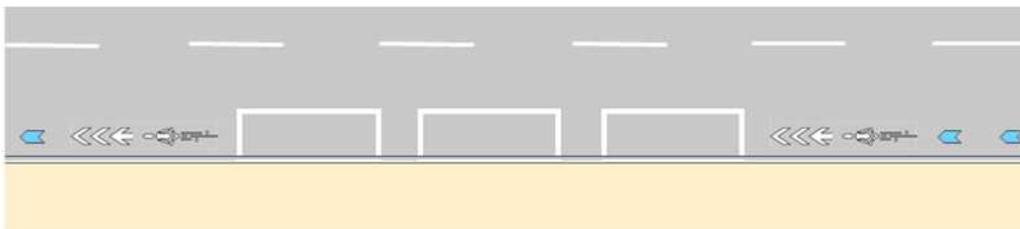
- パーキングメーター等について、可能であれば撤去し、自転車通行空間の整備を行います。
- パーキングメーター等の撤去が当面の間困難な場合は、ガイドラインに準拠した整備を行います。
- 構造細目については、関係機関と協議・調整の上、決定します。

## ■自転車専用通行帯とパーキングメーター一部の標準構造



出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン

## ■車道混在とパーキングメーター一部の標準構造



## 2 自転車の適正利用を促すための周知・啓発

### 2-1 利用ルール等を周知するための看板や路面表示

#### (1) ガイドラインにおける基本的な考え方

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

#### (2) 本計画における考え方

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

#### 【案内看板の整備事例】

##### ○自転車の通行位置と方向の案内事例



大阪府豊中市



東京都立川市



東京都八王子市

【注意喚起看板の整備事例】

○自転車逆走の注意喚起事例



東京都八王子市



兵庫県尼崎市



東京都立川市

○自転車走行ルールの注意喚起事例



東京都江戸川区



東京都立川市

○自動車ドライバー等向けの注意喚起事例



兵庫県尼崎市



兵庫県尼崎市

○交差点における注意喚起事例



東京都板橋区



東京都小平市

【路面表示の整備事例】

○自転車が「車道左側」を通行することを明示した事例



石川県金沢市



石川県金沢市

○歩行者優先の注意喚起事例



茨城県つくば市



福岡県北九州市

○バス停の注意喚起事例



埼玉県さいたま市

○交差点カラー舗装事例



東京都西東京市

## 2-2 利用ルールの周知・啓発

### (1) ガイドラインにおける基本的な考え方

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

### (2) 本計画における考え方

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

### ①東京都北区交通安全計画における施策一覧（自転車に関連するものを抜粋）

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

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

## 計画の基本方針

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

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

### 自転車ネットワーク路線図

青色の路線（区道）に自転車通行空間を整備します。

自転車は車道の左側を安全に通行しましょう！



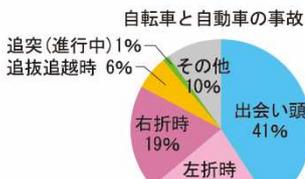
### 車道混在

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

### 自転車専用通行帯

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

### 北区の自転車利用環境について



平成29年  
自転車関連事故件数：183件

出典：警視庁HP 交通統計・交通事故発生状況

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



自転車が安全に走ることができる道路が欲しい。



自転車のルールやマナーに関して教育をしっかりと欲しいわ。

出典：平成29年度区民アンケート調査より

安全に自転車を利用できる北区を目指します！



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

刊行物登録番号  
30-2-126



みんなで  
正しく乗ろう！

# 自転車安全利用5則

## 1 自転車は車道が原則、歩道は例外

(例外)

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

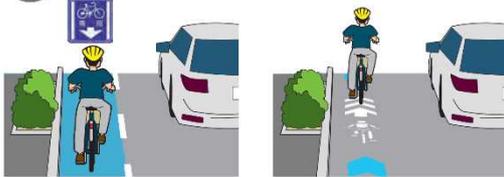


(325の3)  
自転車及び歩行者専用



自転車は軽車両です。歩道と車道の区別のあるところは車道通行が原則です。

## 2 車道は左側を通行



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

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

## 3 歩道は歩行者優先で車道寄りを徐行



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

## 4 安全ルールを守る



スマートフォン、携帯電話、ヘッドホンなどの使用禁止



飲酒運転の禁止



並進の禁止



二人乗り禁止



夜間の無灯火運転の禁止



傘差し運転の禁止



信号無視の禁止

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

## 5 子どもはヘルメットを着用

安全のため、大人もできるだけヘルメットを着用しましょう。



## 自転車のマナー、ちゃんと守れていますか？

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

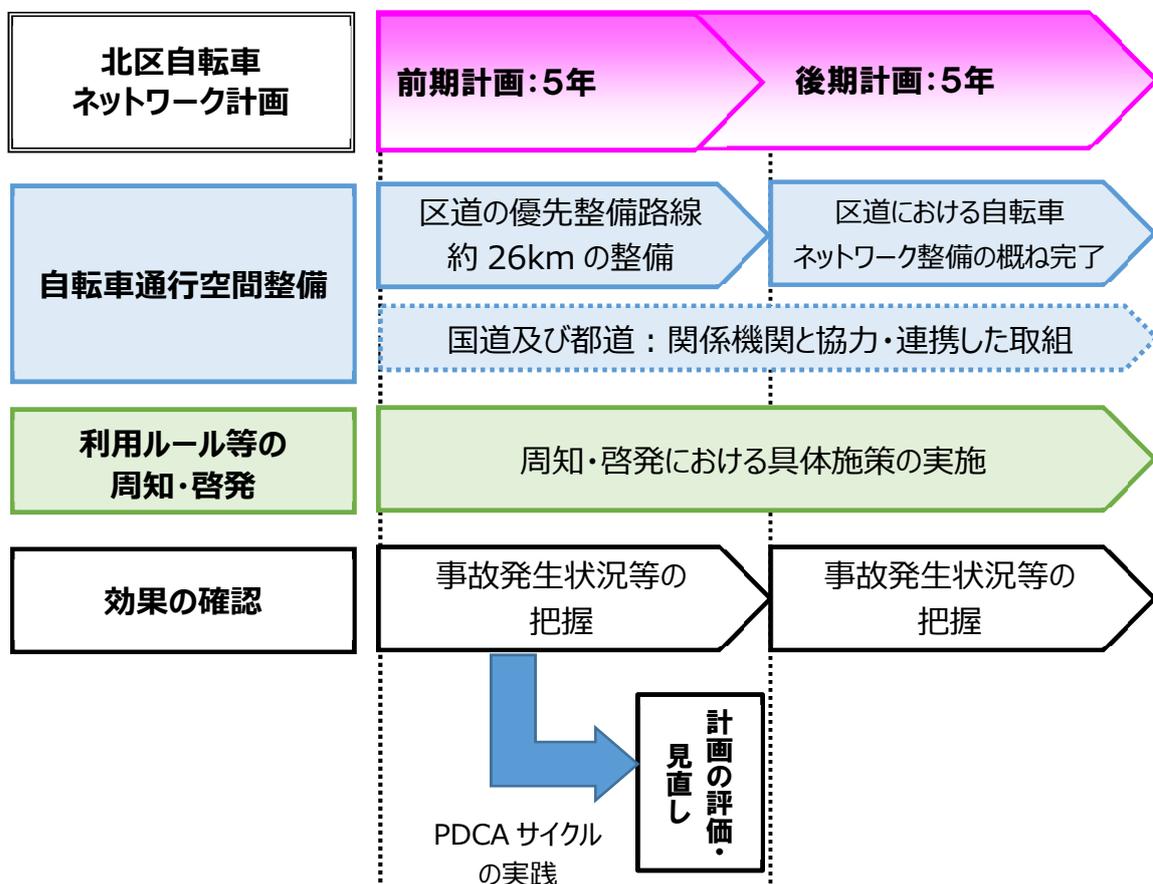


## 第6章 整備の進め方

### 1 基本的な考え方

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

#### ■整備の進め方

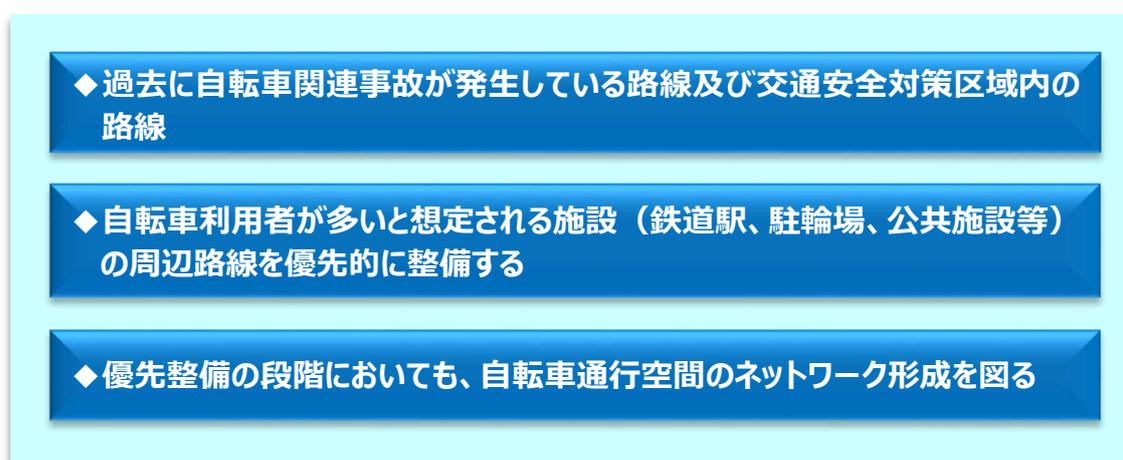


## 2 優先整備路線

### 2-1 優先整備における基本方針

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

#### ■優先整備路線選定の基本方針



#### 【優先整備路線の選定基準】

##### ◆過去に自転車関連事故が発生している路線及び交通安全対策区域内の路線

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

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

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

##### ◆優先整備の段階においても、自転車通行空間のネットワーク形成を図る

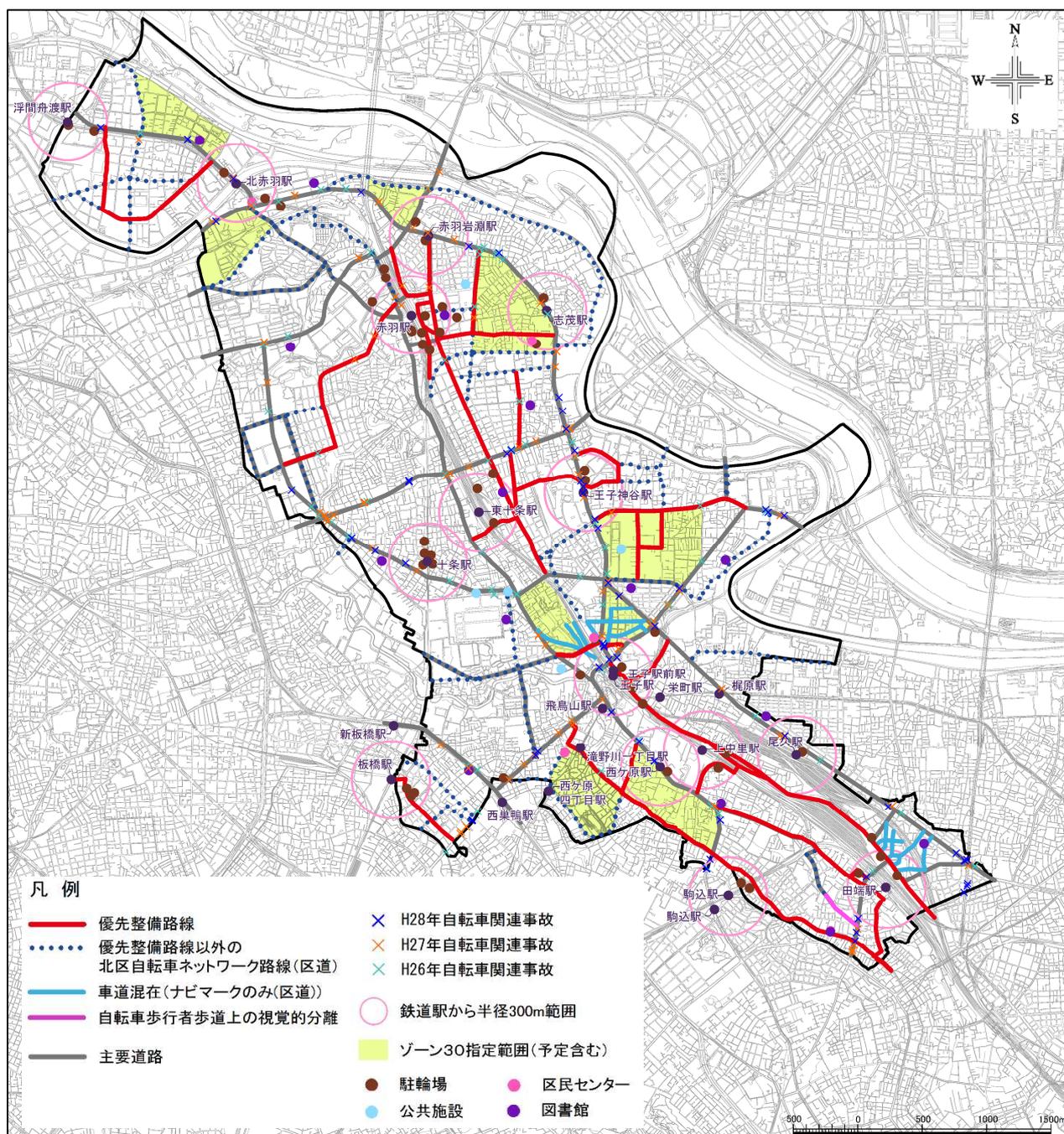
- ・上記 2 条件より選定された路線に対し、ネットワークとしての連続性を確保するために必要な路線を選定する。

## 2-2 優先整備路線

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

優先整備路線の延長は、約25.8kmです。

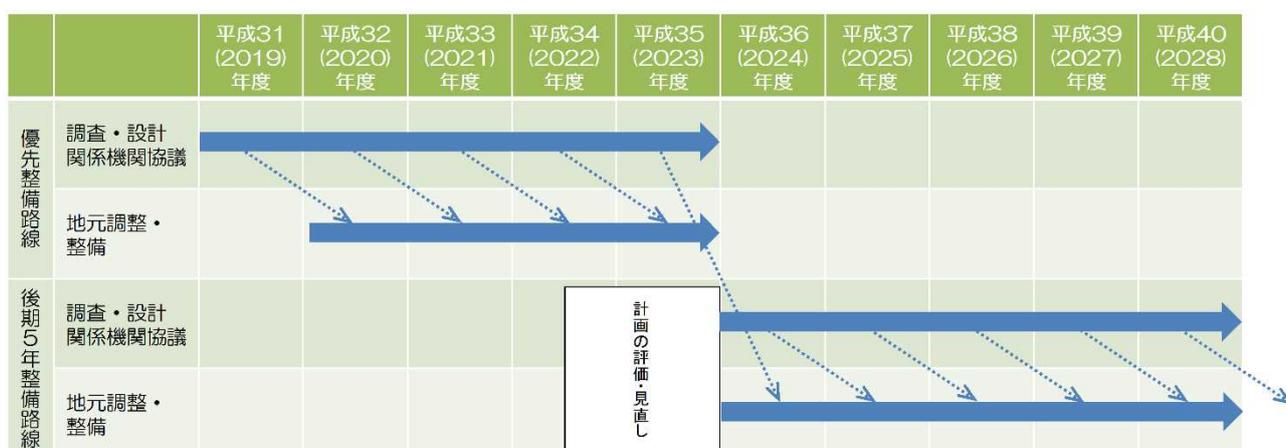
### ■北区自転車ネットワーク路線（区道）における優先整備路線



### 3 整備スケジュール

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

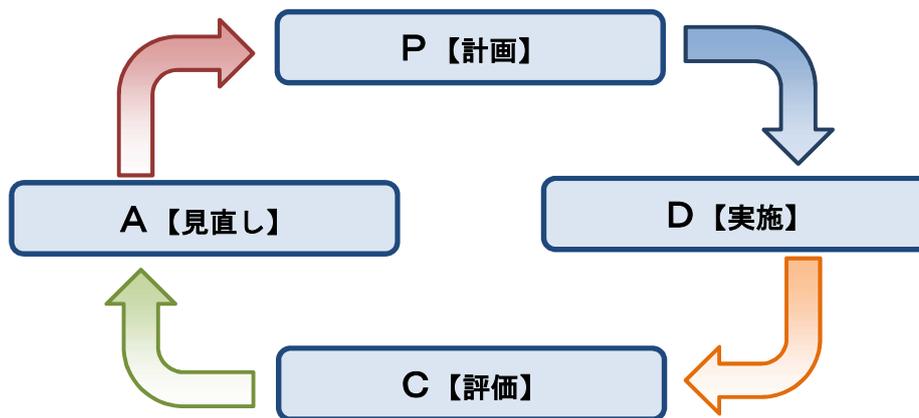
#### ■概ねの整備スケジュール



## 4 計画の進行と見直し

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

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



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

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

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

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

## 参考資料

本計画策定のため、学識経験者及び関係機関等から意見を広く聴くことを目的に北区自転車ネットワーク計画策定検討会を設置し、検討を行いました。

### ■北区自転車ネットワーク計画策定検討会名簿

所属	
委員	東海大学 工学部土木工学科 特任准教授 鈴木 美緒
	滝野川交通安全協会 会長
	王子交通安全協会 会長
	赤羽交通安全協会 会長
	警視庁 滝野川警察署 交通課長
	警視庁 王子警察署 交通課長
	警察庁 赤羽警察署 交通課長
	国土交通省 東京国道事務所 交通対策課長
	東京都 建設局 第六建設事務所 補修課長
	北区 土木部長
	北区 まちづくり部 都市計画課長
	北区 土木部 施設管理課長
	北区 土木部 道路公園課長
事務局	北区 土木部 土木政策課長

敬称略

上記のほかに、オブザーバーとして、警察庁交通部交通規制課都市交通管理室に参加をいただきました。

## 北区自転車ネットワーク計画

刊行物登録番号  
30-1-146

平成 31 年（2019 年）3 月発行

発行 東京都北区土木部土木政策課  
〒114-8508  
東京都北区王子本町一丁目 15 番 22 号  
電話 03-3908-9238（ダイヤルイン）

資料内の地図は東京都知事の承認を受けて、東京都縮尺 2,500 分の 1 地形図を利用して作成したものである。

（承認番号）30 都市基交著第 203 号

