

練馬区自転車走行環境整備指針

平成25年3月

練 馬 区

目次

第1章 背景と目的.....	1
1.1 背景.....	2
1.2 位置付け.....	3
1.3 目的.....	4
第2章 自転車の走行環境整備を取り巻く動向.....	5
2.1 自転車走行環境に関するこれまでの主な動き.....	6
2.1.1 道路交通法の改正.....	6
2.1.2 モデル地区による取組.....	6
2.1.3 平成23年警察庁通達.....	7
2.2 国や東京都の新たな動き.....	8
2.2.1 安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン.....	8
2.2.2 東京都自転車走行空間整備推進計画.....	10
第3章 自転車走行環境整備の基本的な考え方.....	13
3.1 自転車走行環境整備を取り巻く現状と課題.....	14
3.1.1 現状.....	14
3.1.2 課題.....	14
3.2 基本方針.....	15
3.3 課題解決に向けて.....	16
第4章 安全・快適な自転車走行空間の確保（ハード対策）.....	17
4.1 自転車走行空間の整備.....	18
4.1.1 自転車走行空間の整備形態.....	18
(1) 整備形態の分類.....	18
(2) 整備形態の特徴.....	19
4.1.2 各整備形態の概要.....	20
(1) 自転車道の概要.....	20
(2) 自転車専用通行帯（自転車レーン）の概要.....	22
(3) 自転車歩行者道の概要.....	24
4.2 整備手法.....	25
4.2.1 新設道路における整備計画.....	25
(1) 道路幅員別適用範囲.....	25
(2) 道路の幅員構成例.....	25
4.2.2 既設道路における整備手法.....	28
4.2.3 特殊部における整備の考え方.....	29

(1) 交差点部	29
(2) バス停部	29
4.2.4 その他の自転車走行空間確保のあり方	30
(1) 生活道路	30
(2) 車道の一方通行化	31
4.2.5 整備効果を高めるために	31
4.3 サインの設置	32
第5章 安全・快適な自転車走行環境づくり（ソフト対策）	35
5.1 ルールの周知・マナーの向上	36
5.2 わかりやすい案内	38
5.3 自転車走行空間への誘導策	38
第6章 モデル整備路線	39
6.1 自転車走行ネットワーク構築に向けて	40
6.1.1 練馬区自転車走行環境整備構想	40
6.1.2 モデル整備路線の選定基準	41
6.1.3 モデル整備路線の選定	41
6.2 モデル整備路線の整備計画	42
6.2.1 現状と断面計画	42
6.2.2 平面整備計画	44
第7章 今後の取組	59
7.1 自転車走行環境整備の推進に向けて	60



第1章 背景と目的

1.1 背景

1.2 位置付け

1.3 目的



1.1 背景

自転車は、日常生活の交通手段として幅広く活用されるとともに、健康増進や観光での活用、地球環境問題への積極的寄与などから、その利用の場面が広がっています。また、平成 23 年 3 月 11 日の東日本大震災以降、非常時にも使える交通手段として、自転車での通勤需要が拡大するなど、自転車の利用はさらに増加しています。

一方、警察庁によると、平成 23 年の交通事故に占める自転車関連の事故件数は、交通事故全体の 2 割を占めています。自転車乗車中に死傷したものの約 3 分の 2 に何らかの法令違反が認められ、早期に対応を図ることが必要となっています。

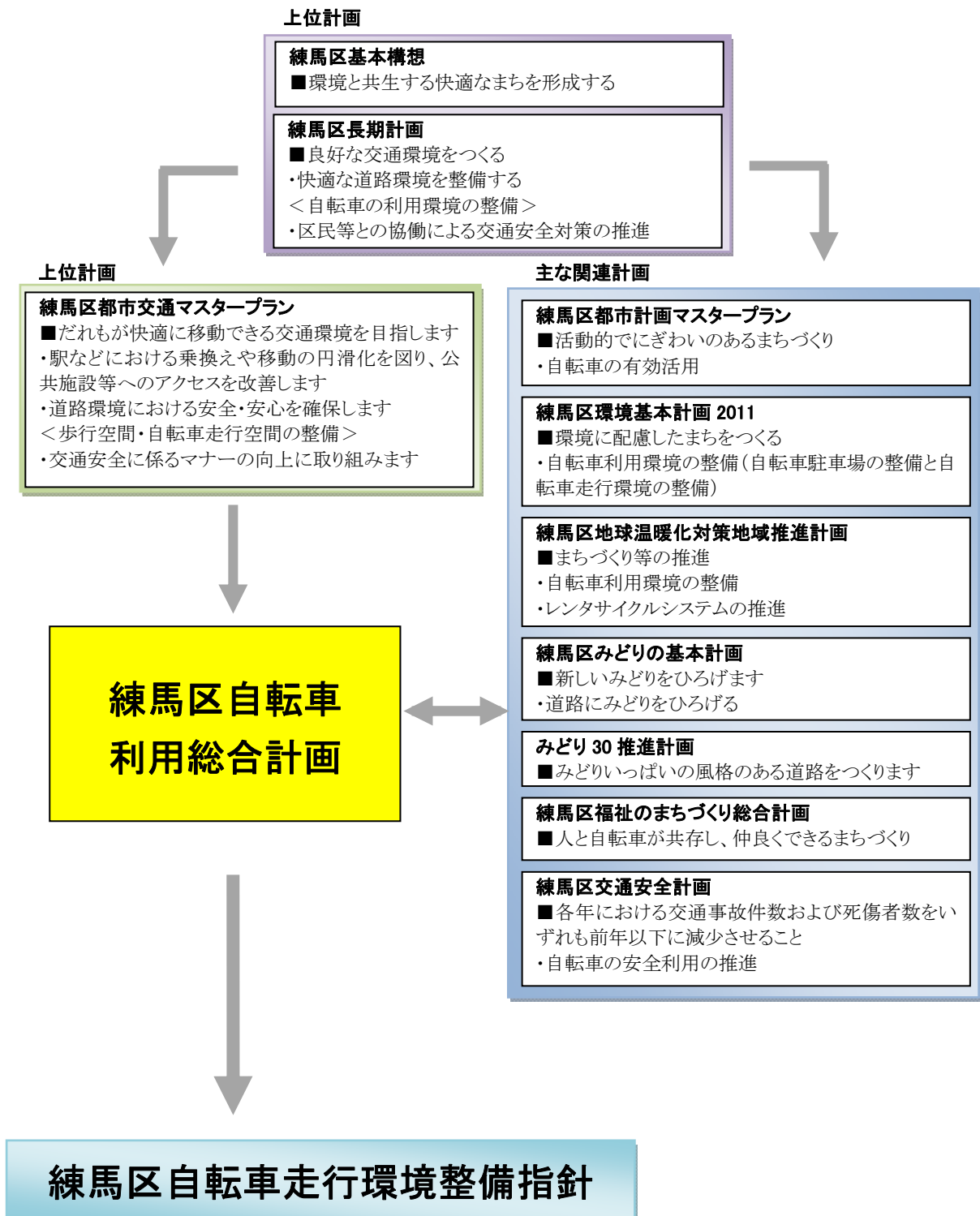
練馬区では、平成 23 年 3 月、自転車利用者をはじめ誰もが区内の道路を安全かつ快適に利用できる環境の整備を目的として、「練馬区自転車利用総合計画」を策定しました。この計画の中で、自転車走行環境整備構想を取りまとめるとともに、原則として車道上へ自転車専用通行帯を整備することなどの位置付けを行いました。

その後、平成 24 年 10 月には、東京都が「東京都自転車走行空間整備推進計画」を策定し、都道において、今後平成 32 年度までに約 100 k m を整備する路線を選定しました。また、国においては、平成 24 年 11 月、「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）」を策定し、道路管理者が自転車走行環境を整備していくための指針を取りまとめています。

このように、自転車走行環境整備に関する状況が大きく変化しており、こうした動きも踏まえて、今般、練馬区自転車走行環境整備指針を策定するものです。



1.2 位置付け





1.3 目的

本指針は、歩行者、自転車、自動車それぞれの機能分担が図られ、適正かつ安全に利用できる道路環境を創出することを目的として、安全・快適な自転車走行空間の確保（ハード対策）と、自転車利用者に対する走行環境の周知・マナーの向上（ソフト対策）といった両面から総合的に自転車走行環境の整備を進めるために、整備についての基本的な考え方を示すとともに、モデル整備路線を選定し、その整備推進を図るものです。



第2章 自転車の走行環境整備を 取り巻く動向

2.1 自転車走行環境に関するこれまでの主な動き

- 2.1.1 道路交通法の改正
- 2.1.2 モデル地区による取組
- 2.1.3 平成 23 年警察庁通達

2.2 国や東京都の新たな動き

- 2.2.1 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)
- 2.2.2 東京都自転車走行空間整備推進計画



2.1 自転車走行環境に関するこれまでの主な動き

2.1.1 道路交通法の改正

自動車交通が増加した昭和40年代、自転車を取り巻く環境は大きく変わり、昭和45年の道路交通法の改正により、自転車を自動車交通から分離する考えがとられ、自転車歩行者道の整備や歩道の普通自転車通行可の交通規制が行われました。

その後、昭和53年の道路交通法の改正により、自転車が歩道を通行する場合には歩道の中央から車道寄りを徐行することや、歩行者の通行を妨げる場合には一時停止することになりました。

また、平成19年の道路交通法の一部を改正する法律（平成20年6月施行）では、自転車の車道通行の原則を維持しつつ自転車が歩道通行できる要件を見直し、運転者が児童・幼児または高齢者である場合や、車道または交通状況に照らして歩道通行することがやむを得ないと認められる場合にも、歩道通行が認められました。

2.1.2 モデル地区による取組

国土交通省と警察庁は平成19年7月、有識者等による「新たな自転車利用環境のあり方を考える懇談会」より提出されたレポートを受けて、全国の道路管理者および都道府県警察に対して、自転車走行環境の整備を推進するための取組の実施を通知しました。また、平成20年1月には全国98箇所が自転車走行環境モデル地区として指定され、自転車レーンや補助標識の整備等の対策が講じられました。

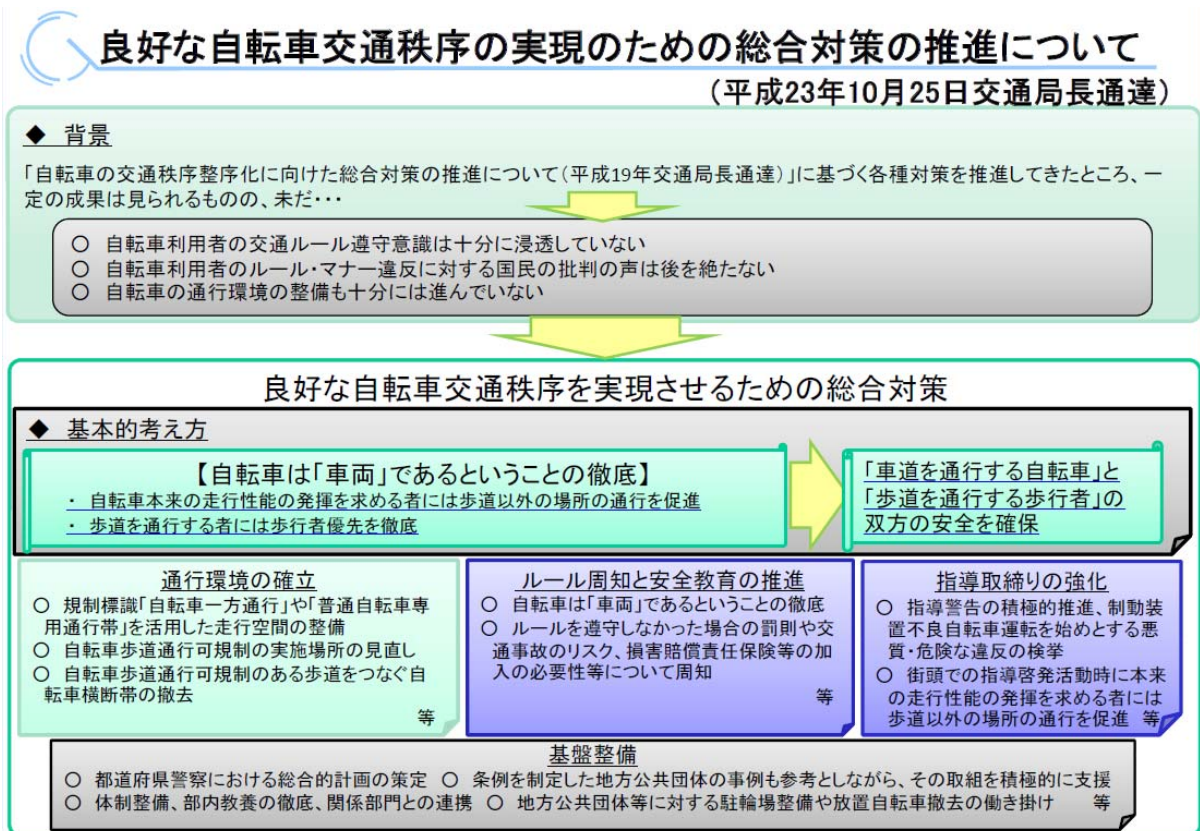


2.1.3 平成 23 年警察庁通達

警察庁は、平成 23 年これまで国土交通省と連携して行ってきた対策について、その方法や効果を点検しつつ、良好な自転車交通秩序の実現に向け、新たな方針を通達しました。

この通達では、良好な自転車交通秩序を実現させるための総合対策として、自転車専用の走行空間の整備や自転車と歩行者の分離等の実施を行うこととしたほか、自転車利用者に対するルールの周知・安全教育の推進および自転車に対する指導取締りの強化を行うという方針が示されました。

特に、自転車専用の走行空間の整備では、自動車等の通行する車線を減らすことによる走行空間の検討を示唆し、自転車と歩行者の分離においては、幅員 3 m 未満の歩道における自転車歩道通行可規制の見直しや交差点における自転車横断帯の撤去をあげており、従来の自転車利用から大きな転換となる内容となっています。



出典：第 1 回 安全で快適な自転車利用環境創出に向けた検討委員会（平成 23 年 11 月）検討資料 1 より



2.2 国や東京都の新たな動き

2.2.1 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）

これまで国土交通省と警察庁は、平成19年度から連携して「安全で快適な自転車走行空間の積極的な整備」のためのガイドラインを策定し、モデル地区における自転車走行空間整備の課題の把握や対応案の検討を行ってきました。

平成23年10月には「モデル地区の評価・検証に関する事項」「安全で快適な自転車利用環境の創出に向けたガイドラインの提案に関する事項」等について専門的な見地から審議を行うため、有識者による「安全で快適な自転車利用環境創出に向けた検討委員会」が組織されました。

平成24年4月の検討委員会による「みんなにやさしい自転車環境ー安全で快適な自転車利用環境の創出に向けた提言ー」を受け、国土交通省と警察庁は、平成24年11月、自転車走行空間の計画および設計、利用ルールの徹底、自転車利用の総合的な取組を進めるため「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」を策定しました。

●ガイドラインのポイント

I. 自転車走行空間の計画

- ・自転車ネットワーク計画の作成を進めるための計画目標等の設定、自転車ネットワーク路線の選定、整備形態の選定などの計画作成手順
- ・車の速度や交通量等に応じた、車道通行を基本とした整備形態の選定の考え方、目安
- ・整備にあたっての道路空間の再配分や道路幅の可能性、速度の見直しによる整備形態の変更の検討および整備が困難な場合における整備可能な当面の整備形態、代替路の検討などの対応策

II. 自転車走行空間の設計

- ・自転車道、自転車専用通行帯、車道混在における設計の基本的な考え方
- ・直線的に接続するなどの交差点部における設計の考え方および自動車と分離または混在させる自転車専用通行帯の対応案

III. 利用ルールの徹底

- ・①全ての利用者へのルール周知 ②ルール順守のインセンティブ付与 ③指導取締りの3つの観点から利用ルールの徹底

IV. 自転車利用の総合的な取組

- ・駐停車・駐輪対策として、自転車専用通行帯区間での駐車禁止規制等の実施と取締り等の取組
- ・利用促進として、自転車マップ作成、レンタサイクル導入等の取組

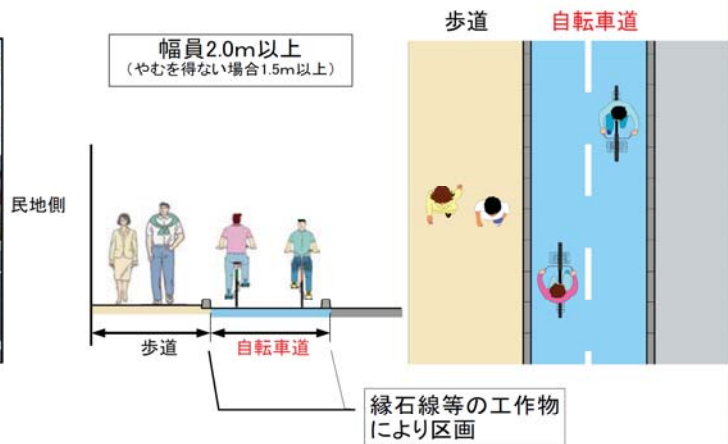


●ガイドラインにおける自転車走行空間設計の基本的な考え方

自転車道



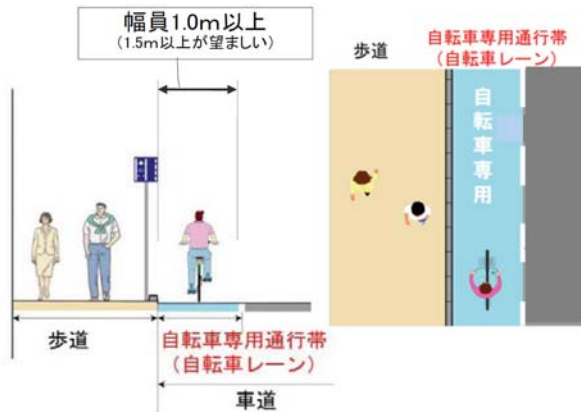
縁石線等の工作物により構造的に分離された自転車専用の通行空間



自転車専用通行帯(自転車レーン)



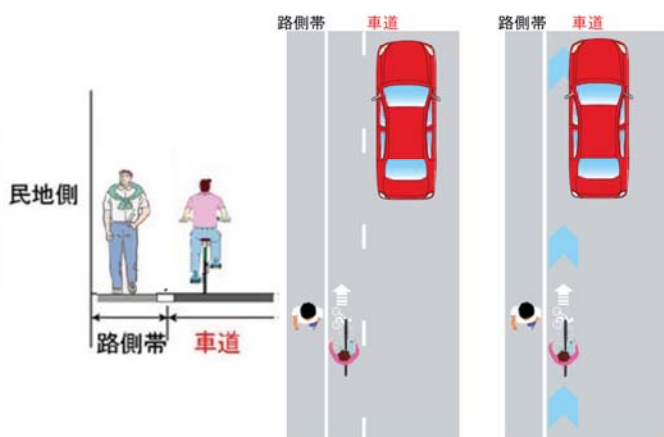
交通規制により指定された、自転車が専用で通行する車両通行帯。自転車と自動車を視覚的に分離



車道混在



自転車と自動車が車道で混在。自転車の通行位置を明示し、自動車に注意喚起するため、必要に応じて路肩のカラー化、帯状の路面表示やピクトグラム等を設置



出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（平成24年11月 国土交通省・警察庁）



2.2.2 東京都自転車走行空間整備推進計画

東京都では、「2020年の東京」計画において、平成32年までに新たに100キロメートルの自転車走行空間を整備することとしています。この計画を実現するため、平成24年10月、道路の幅員や利用状況に応じ、車道の活用を基本とした自転車道や自転車レーンなどの整備手法と安全性・利便性向上の視点から選定した優先整備区間などを取りまとめた「東京都自転車走行空間整備推進計画」を策定しました。

東京都自転車走行空間整備推進計画

<整備手法の選定>
 自転車道や自転車レーンなどの整備手法と、車道幅員や歩道幅員などの道路構造、及び駐停車や荷捌きの需要など道路利用状況を踏まえ、車道の活用を基本とした整備手法の選定の考え方を示した。

整備手法のイメージ図

<p>自転車道</p>	<p>自転車レーン</p> <p>(左側一方通行)</p>
<p>自転車歩行者道 構造的分離(自転車道*)</p> <p>※植樹帯や縁石等で区分し、構造的に分離したものを自転車道と呼ぶこととする</p>	<p>自転車歩行者道 視覚的分離</p>

<優先整備区間を選定する4つの視点>

- 自転車交通量が多く事故の危険性がある区間
- 自転車乗り入れ台数が多い駅周辺の区間
- 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
- 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

<2020年度までの整備計画>

- 既設道路
 - ・2020年度までに約100kmを整備
 - ・自転車交通量が多い平和橋通り(葛飾区)、上野と浅草・東京スカイツリーといった観光スポットを結ぶ浅草通り(台東区)、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東八道路(三鷹市等)などを整備
- 新設・拡幅道路等
 - ・都市計画道路の整備など、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む

整備延長の推移

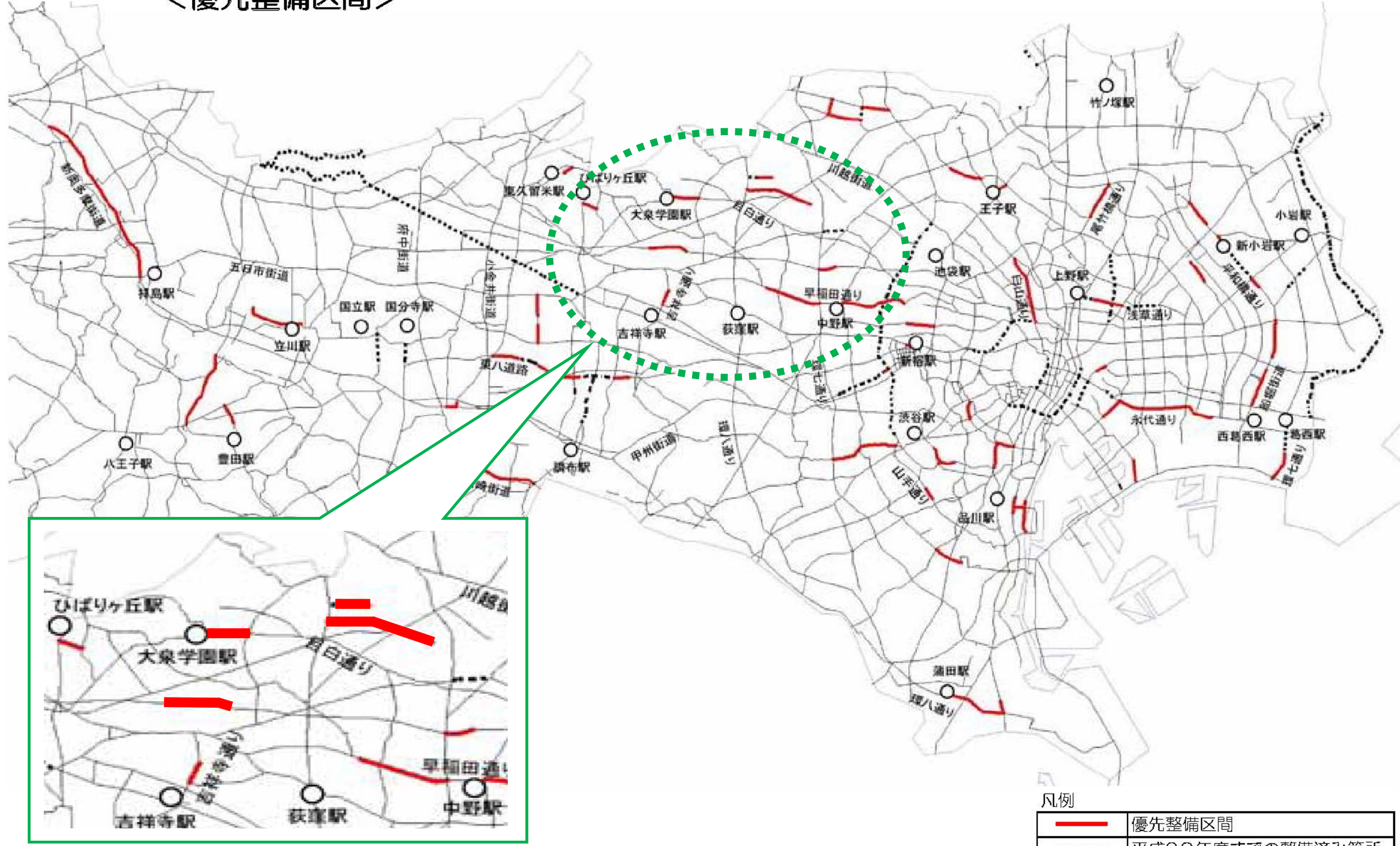
年度	整備延長(km)
2011年度 (平成23年度末)	112
2020年度 (平成32年度末)	221

注: 2011年度から2020年度までの間に約100kmの整備が計画されている。



出典：東京都自転車走行空間整備推進計画（平成24年10月 東京都）

東京都自転車走行空間整備推進計画

<優先整備区間>



凡例

	優先整備区間
	平成23年度までの整備済み箇所

※優先整備区間150kmを記したものであり、このうち約100km を2020年度までに整備する。



第3章 自転車走行環境整備の 基本的な考え方

3.1 自転車走行環境整備を取り巻く現状と課題

3.1.1 現状

3.1.2 課題

3.2 基本方針

3.3 課題解決に向けて



3.1 自転車走行環境整備を取り巻く現状と課題

3.1.1 現状

- ・ 自転車に関わる交通事故の増加
- ・ 自転車専用の走行空間を整備するための道路幅員の不足
- ・ 歩行者と自転車との幅轆、走行速度の違う自転車の混在
- ・ 緊急車両、荷捌き等の駐停車と自転車による走行空間の重複
- ・ 自転車利用におけるルール・マナーの周知および認識の不足

3.1.2 課題

良好な自転車走行環境を実現するためには、以下のような課題があります。

●ハード面の課題

- ・ 交通量や沿道利用に応じた自転車走行空間の整備形態の採用
- ・ 交差点やバス停の処理
- ・ 歩道上の植樹帯や横断抑止柵等を考慮した自転車走行空間の確保
- ・ 自転車が走行する路面の平坦性の確保のための排水施設等の改修
- ・ 自転車通行を明示する親しみやすいサインの設置や路面標示の実施

●ソフト面の課題

- ・ 利用者（歩行者・自転車・自動車）への適切な空間利用の周知
- ・ 自転車ルールの周知・マナーの向上
- ・ 警察との連携（交通規制等）



3.2 基本方針

練馬区における上位計画や自転車の走行環境整備を取り巻く現状や様々な課題から、練馬区自転車走行環境整備の基本方針を次のとおりとします。

基本方針1 ハード対策・ソフト対策を組み合わせた総合的な取組

練馬区自転車利用総合計画に基づき、区民との協働や関係者との連携によりハード対策・ソフト対策を適切に組み合わせた自転車走行環境の整備促進、自転車走行ネットワークの構築に向け、総合的な取組を行います。また、自転車利用者に対するルール・マナーの向上に向け、講習会や広報活動等、多様で幅広い啓発活動を推進し、安全で適正な道路利用の意識向上を図ります。

基本方針2 歩行者と自転車の分離による安全な走行環境づくり

自転車に関する交通事故の増加や、自転車利用者のルール・マナー違反に対する批判の声の高まりから、自転車に係る良好な走行環境の実現が社会的要請となっています。自転車は「車両」であるという基本的な認識のもと、歩行者・自転車にとって、安全に通行できる環境整備のため、歩行者と自転車の分離を基本とした自転車走行空間の整備を実施します。

また、国のガイドラインと整合を図った走行環境づくりを行います。

基本方針3 自転車走行ネットワーク構築のための段階的な整備

早期の自転車走行ネットワークの構築に向け、整備の必要性の高い路線から、現況幅員、交通状況、周辺環境に応じた自転車走行空間の整備を進めます。自転車と歩行者の分離による安全な自転車走行空間の整備のためには、道路構造自体の見直しが必要となる場合も多く、短期的に区内全域において対策を行うことが難しい状況です。このため、初めに自転車走行ネットワークの構築に効果的で整備可能なモデル路線を設け、適切な利用の促進と整備の周知を図ります。また、広域ネットワークを形成する道路管理者である東京都や国土交通省とも連携を図りながら、段階的に道路構造の改良等を行い、整備を進めていきます。



3.3 課題解決に向けて

良好な自転車走行環境を実現するために、課題を勘案しつつ、「基本方針」に沿って、以下のとおり、自転車走行環境の整備を進めていきます。

●自転車走行環境整備の具体的な進め方

- ・自転車走行の安全性の向上を図るため、道路幅員ごとに空間整備形態を検討して整備を進めていきます。
- ・整備に伴い適切なソフト対策を検討します。
- ・自転車走行ネットワークの形成に資する路線、適切な利用促進と整備の周知効果が期待できる路線を選定し、国や東京都へ働きかけます。



第4章 安全・快適な自転車走行空間 の確保(ハード対策)

4.1 自転車走行空間の整備

4.1.1 自転車走行空間の整備形態

- (1) 整備形態の分類
- (2) 整備形態の特徴

4.1.2 各整備形態の概要

- (1) 自転車道の概要
- (2) 自転車専用通行帯(自転車レーン)の概要
- (3) 自転車歩行者道の概要

4.2 整備手法

4.2.1 新設道路における整備計画

- (1) 道路幅員別適用範囲
- (2) 道路の幅員構成例

4.2.2 既設道路における整備手法

4.2.3 特殊部における整備の考え方

- (1) 交差点部
- (2) バス停部

4.2.4 その他の自転車走行空間確保のあり方

- (1) 生活道路
- (2) 車道の一方通行化

4.2.5 整備効果を高めるために

4.3 サインの設置



4.1 自転車走行空間の整備

4.1.1 自転車走行空間の整備形態

自転車走行空間の整備は、練馬区内の都道においても、部分的に進められていますが、自転車走行空間の確保には様々な整備形態があります。以下に、基本的な整備形態を示します。

(1) 整備形態の分類

自転車走行空間の整備形態は、下表のとおりです。

- a. 自転車道
- b. 自転車専用通行帯（自転車レーン）
- c. 路肩の活用（車道混在）
- d. 自転車歩行者道（通行区分あり）
- e. 自転車歩行者道（通行区分なし）

整備形態	整備イメージ		
a. 自転車道	<p>緑石線・柵その他これに類する工作物により区画</p> <p>民地側</p> <p>歩道 自転車道 車道</p>	<p>歩道 自転車道 車道</p>	
b. 自転車専用通行帯（自転車レーン）	<p>民地側</p> <p>歩道 自転車専用通行帯 車道</p>	<p>歩道 自転車専用通行帯 車道</p>	
c. 路肩の活用（車道混在）	<p>民地側</p> <p>歩道 車道</p>	<p>歩道 車道</p>	
d. 自転車歩行者道（通行区分あり）	<p>民地側</p> <p>自転車歩行者道 車道</p>	<p>自転車歩行者道 車道</p>	
e. 自転車歩行者道（通行区分なし）	<p>民地側</p> <p>自転車歩行者道 車道</p>	<p>自転車歩行者道 車道</p>	



(2) 整備形態の特徴

自転車走行空間の整備形態の選定にあたっては、歩行者・自転車・自動車の交通量、現状の道路幅員構成、沿道施設の利用状況、および周辺との連続性などに留意する必要があります。

基本的な整備形態の特徴を以下にまとめます。

自転車走行空間の整備形態と特徴

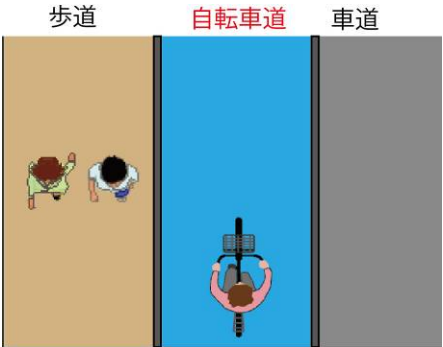
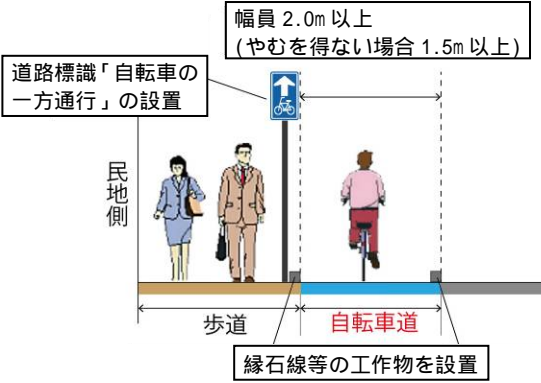
整備形態	自転車道	自転車専用通行帯 (自転車レーン)	路肩の活用 (車道混在)	自転車歩行者道 (通行区分あり)	自転車歩行者道 (通行区分なし)	
幅員	通行幅員 2.0m以上	通行幅員 1.5m以上 (やむを得ない場合 1.0m以上)	通行幅員 0.75m以上	歩道において 歩行者と自転車の 通行幅員 3.5m以上	-	
自動車の 交通量	多い	多い	少ない	多い	-	
自動車の 走行速度	高い	低い	低い	-	-	
整備形態 に対する 評価	対歩行者	○	○	○	×	
	対自動車	○			○	
	走行性	○	○			×
	沿道 利便		○	○	○	○
	コスト 面	×	○	○	○	-



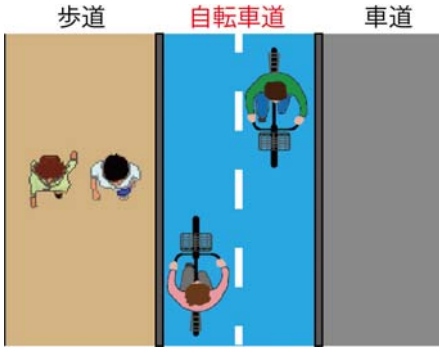
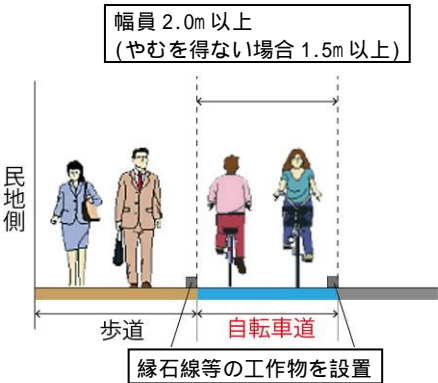
4.1.2 各整備形態の概要

(1) 自転車道の概要

【一方通行の場合】



【双方向通行の場合】





●概要

縁石、柵、植樹帯等の工作物によって物理的に分離された自転車専用の走行空間を設けることにより、自転車と自動車・歩行者との分離を図ります。

●通行方法

自転車道のある道路では、自転車は自転車道を通行しなければならない、歩道や車道を通行することができません。その通行方向については、以下のような課題があり、各警察署や関係機関等と協議し、十分に検討して進める必要があります。

◎課題

- ・一方通行規制をした場合、自転車利用者の沿道施設への出入りが不便になる。
- ・双方向通行の場合、自動車と逆方向に通行する自転車の出会い頭事故や、交差点内での自転車同士の交錯の危険性がある。

●分離工作物

一般部の自転車道と車道・歩道との間に設ける分離工作物については、車道から高さ15cm以上の縁石を設置するものとします。また、沿道アクセスのための車両乗り入れ部においては、縁石の高さを5cm以下とします。

なお、必要な箇所においては、縁石に変えて、車両用防護柵・植樹帯・横断抑止柵を分離工作物として設置します。

●幅員

幅員は2.0m以上とします。ただし、地形の状況その他特別な理由によりやむを得ない場合においては1.5mまで縮小します。

なお、曲線部や縦断勾配が急な区間等で必要な箇所については、走行上の安全性を考慮して幅員の拡幅を検討します。

●路面等

横断勾配は2%を標準とします。自転車道に排水施設を設置する場合は、走行上の安全性を考慮し、段差や溝の解消に努め、滑り止め加工等を施し、路面の平坦性を確保します。

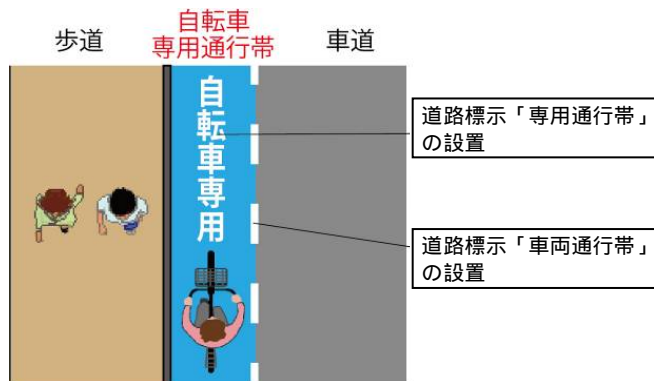
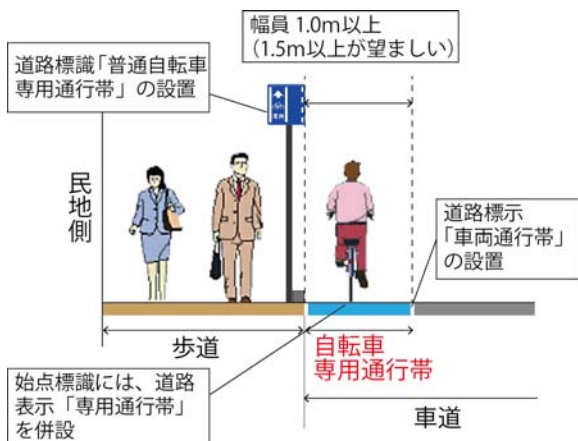
●留意事項

- ・自転車や歩行者を誘導するため、補助的に法定外の案内標示・看板の設置を検討します。
- ・一方通行規制を実施した場合は、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標示等を設置します。
- ・夜間等でも分離工作物が視認可能で、安全に通行できるように配慮します。
- ・分離工作物として柵を設置する場合は、自転車利用者の手や足が接触して怪我をすることのないように配慮します。
- ・分離工作物として植樹帯を設置する場合は、樹木の成長に留意し維持管理に努めます。特に、車両乗り入れ部付近では自動車と自転車相互の見通しの妨げにならないよう樹種等に配慮します。
- ・分離工作物により、路面の排水機能が損なわれないように留意します。
- ・沿道アクセスやゴミ収集等の作業への影響について留意します。

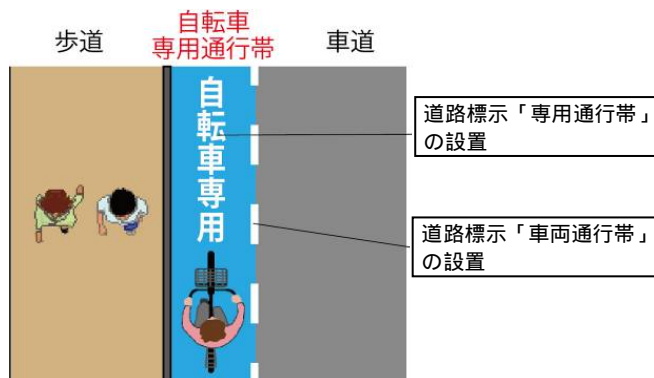
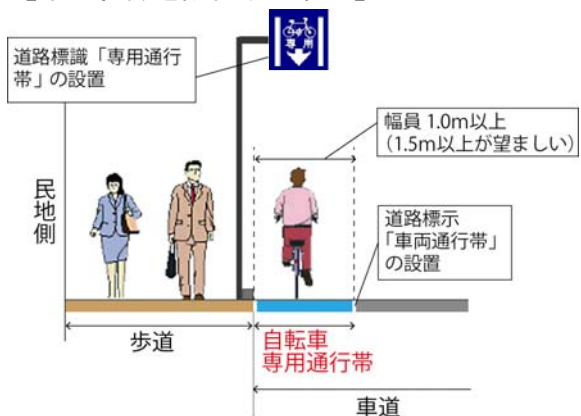


(2) 自転車専用通行帯（自転車レーン）の概要

【路側標識を設置する場合】



【架空標識を設置する場合】





●概要

自転車専用通行帯の交通規制を実施し、路面標示および道路標識を設置することにより、自転車の走行空間を明確にして、自転車と歩行者との分離を図ります。

●通行方法

車道上では、自転車は自転車通行帯内を通行しなければなりません。その通行方向については、一方通行となります。

●幅員

幅員は1.0m以上とします。ただし、自転車の安全な通行を考慮し、1.5m以上確保するよう努めます。また、曲線部や縦断勾配が急な区間等で必要な箇所については、走行上の安全性を考慮して幅員の拡幅を検討します。

●路面等

自転車専用通行帯であることを明示するため、青色系のカラー舗装を施します。

横断勾配は車道の横断勾配と同じになります。自転車通行帯内に排水施設を設置する場合は、走行上の安全性を考慮し、段差や溝の解消に努め、滑り止め加工等を施し、路面の平坦性を確保します。

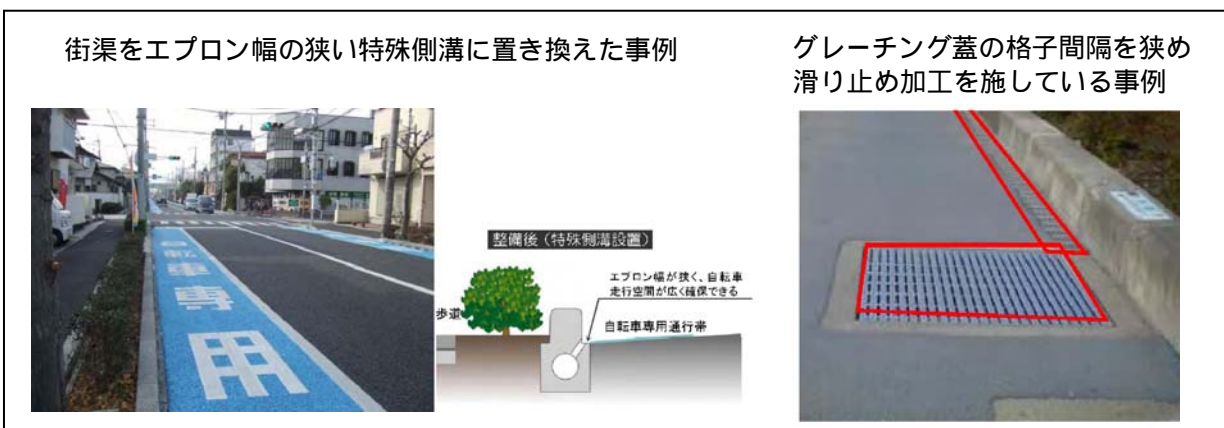
●留意事項

- ・自転車を誘導するため、補助的に法定外の案内標示・看板の設置を検討します。
- ・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標示等を設置します。
- ・自転車専用通行帯への自動車等の進入を抑制する必要がある場合は、道路標示「車両通行帯」に、自転車の通行に危険がない程度の凹凸をつけることを検討します。
- ・自動車交通量が多く大型車混入率も高い場合、自転車の走行上の安全性を確保するため、自転車通行帯の必要な幅員について充分検討します。

●路肩部分での自転車走行

一般に、車道の路肩には排水施設がある場合が多く、側溝・暗渠・集水桝の段差や傾斜、グレーチングによるすべり等によって、安全な自転車走行を阻害することがあります。

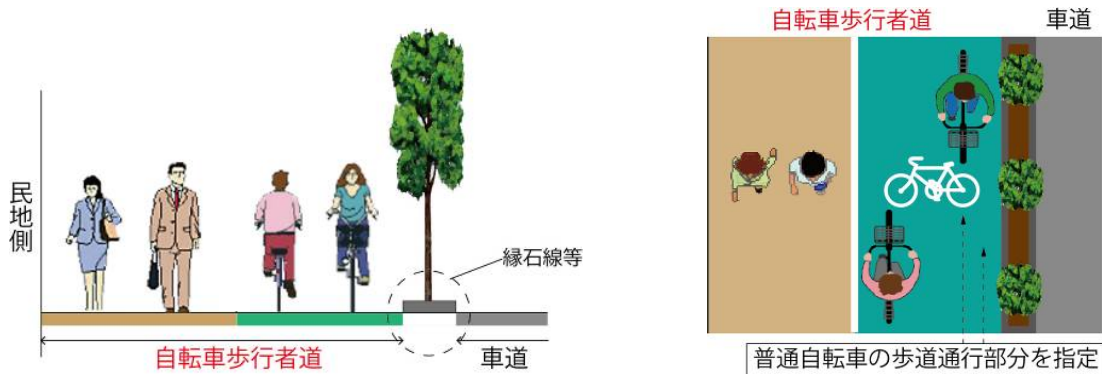
■路肩構造の改善手法の事例



出典：第2回安全で快適な自転車利用環境の創出に向けた検討委員会
(平成23年12月 国土交通省、警察庁)



(3) 自転車歩行者道の概要



●概要

歩道内で、着色等の路面標示を施すことにより、視覚的に自転車と歩行者との分離を図ります。また、歩道幅員が狭く視覚的な分離が難しい場合は、安全な走行を喚起するサイン等の設置を検討します。

●通行方法

道路標示により明示された部分を双方向通行できます。ただし、徐行により通行しなければならず、歩行者の通行を妨げることとなる時は一時停止しなければなりません。

●幅員

自転車の通行幅員は1.5m以上とします。

●路面等

道路標示やカラー舗装により、自転車の通行位置を明確化します。

●留意事項

- ・自転車を誘導するため、補助的に法定外の案内標示・看板の設置を検討します。
- ・交差点やバス停付近等、自転車と歩行者が輻輳する箇所では、徐行を示す看板や路面標示を設置する検討をします。

■自転車通行位置の明示・分離の事例





4.2 整備手法

4.2.1 新設道路における整備計画

(1) 道路幅員別適用範囲

道路幅員別に、自転車走行空間の整備形態を適用する範囲を下表に示します。

道路幅員別適用範囲

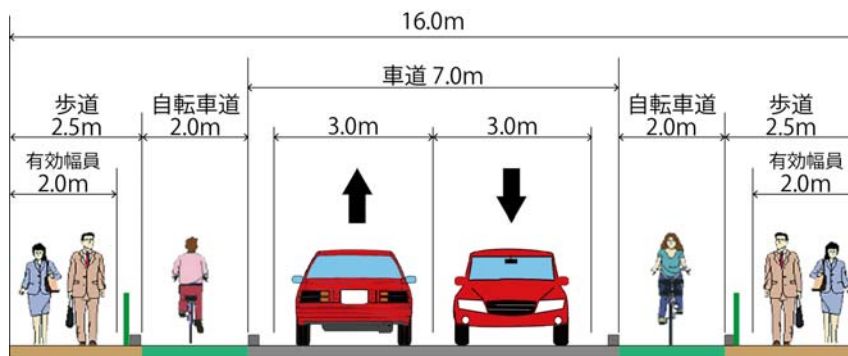
道路幅員	a. 自転車道	b. 自転車専用通行帯 (自転車レーン)	c. 路肩の活用 (車道混在)	d. 自転車歩行者道 (通行区分あり)	e. 自転車歩行者道 (通行区分なし)
16m			-		-
12m	-			-	
12m未満	-	-		-	

は車道に整備する場合の適用範囲
 は歩道に整備する場合の適用範囲

(2) 道路の幅員構成例

整備形態ごとに、歩行者と自転車を分離するために必要となる道路の幅員構成例を以下に示します。

自転車道（幅員 2.0m）を幅員 16mの道路に整備する場合の幅員構成例

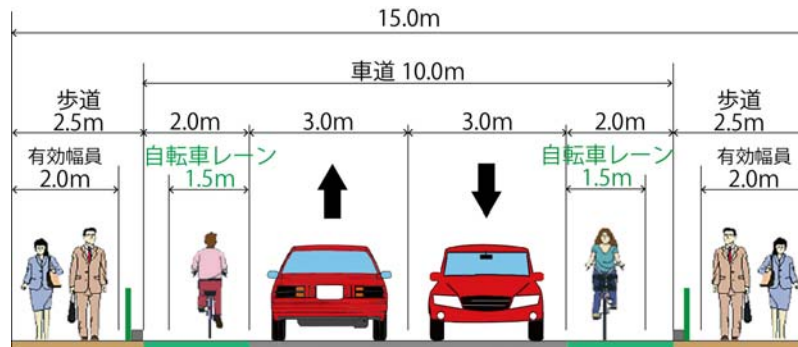


計画上配慮すべき項目

- 道路幅員が 16m以上必要になる下記の項目
 - ・車道と自転車道との分離工作物としての柵等の設置
 - ・植樹帯等の設置
 - ・交差点部における右折レーン等の付加車線の設置
 - ・停車帯の設置
- バス停付近で、自転車道を横断する歩行者の安全性の確保
- 交差点流入部における自転車の走行上の安全性の確保



自転車専用通行帯（自転車レーン）（幅 1.5m）を幅員 15mの道路に整備する場合の幅員構成例



計画上配慮すべき項目

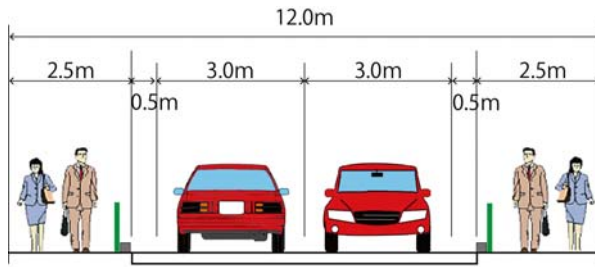
- 道路幅員が 15m以上必要になる下記の項目
 - ・植樹帯等の設置
 - ・交差点部における右折レーン等の付加車線の設置
 - ・停車帯の設置
- 乗降のために自転車レーンに進入するバスと自転車の交錯に関する安全性の確保

道路幅員 12mの整備を行う場合の幅員構成例

道路幅員 12mの道路に自転車走行空間の整備を行う場合、歩道に十分な幅員（2.5m）を確保することが困難になります。

そのため、標識の設置等のソフト対策を含め、各警察署や関係機関等との十分な協議を行い、自転車走行空間の確保の検討を行います。

以下に、幅員 12mの道路において、自転車走行空間を確保するための幅員構成（案）およびその留意点をまとめます。



(標準的な幅員構成)

車道幅員 3.0m 歩道幅員 2.5m

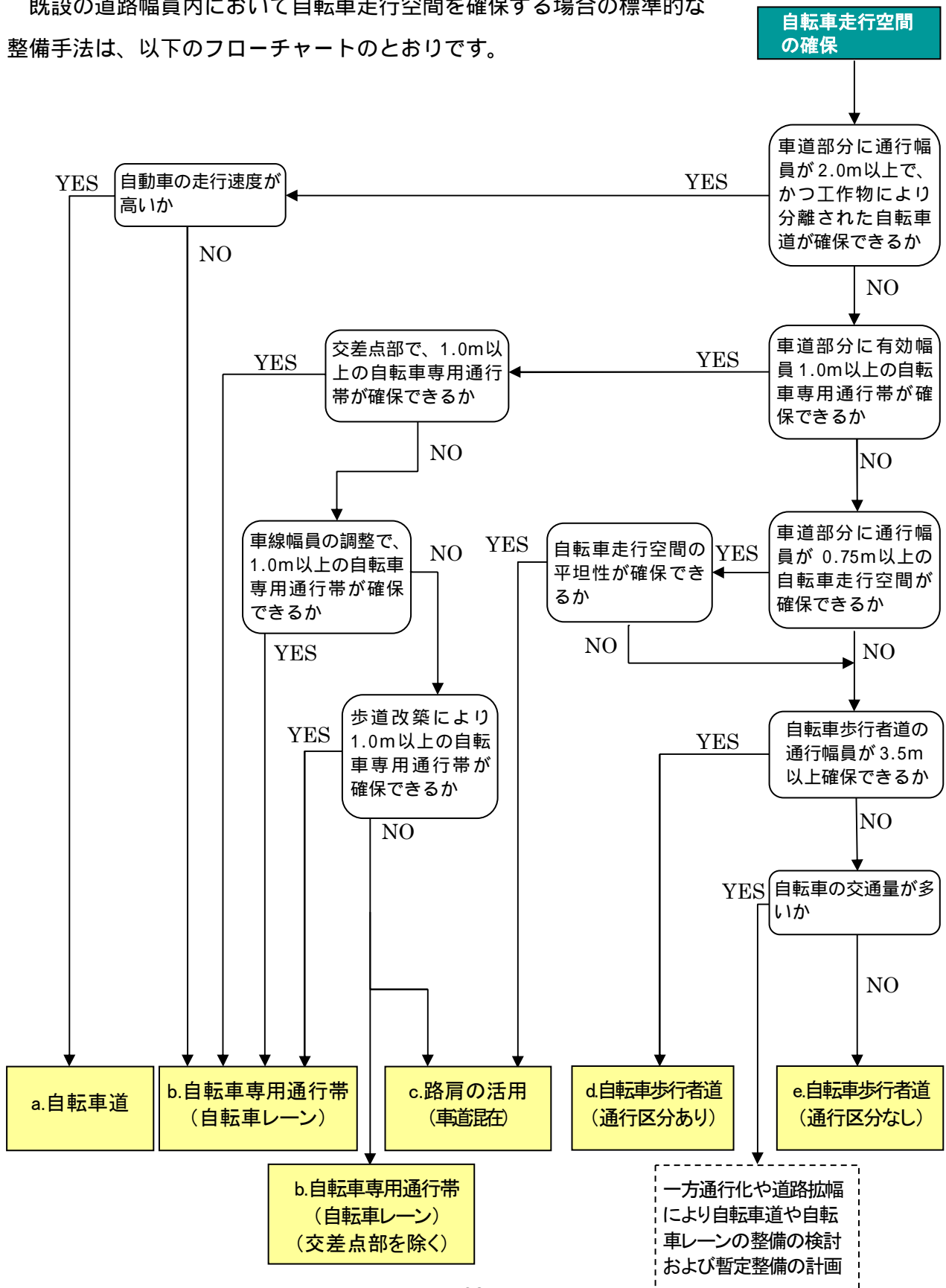
歩道セミフラット構造
ロードトリスによる横断抑止
街渠による路面排水

	概要	留意点
<p>(案) 1 歩道縮小案</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■歩道の幅員を 2.5m から 2.0m に縮小して自転車レーン(幅 1.0m)を設置。 	<ul style="list-style-type: none"> ■排水施設は、特殊街渠を設置する等、自転車レーンの平坦性を確保する必要があります。 ■歩道の有効幅員(2.0m)確保のため、横断抑止柵(ガードパイプ)の設置が困難となります。 ■緑の整備が困難となります。 ■歩行者の安全のため、支柱の設置や歩道をマウントアップ構造とする対策が必要となります。
<p>(案) 2 歩道縮小案</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■歩道の幅員を 2.5m から 2.25m に縮小し、車道の路肩に自転車走行空間(幅 0.75m)を確保。 	<ul style="list-style-type: none"> ■排水施設は、特殊街渠を設置する等、自転車走行空間の平坦性を確保する必要があります。 ■緑の整備が困難となります。 ■車道の建築限界と歩道の有効幅員との関係を検討する必要があります。
<p>(案) 3 車道・歩道縮小案</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■歩道の幅員を 2.5m から 2.25m、車道の幅員を 3.0m から 2.75m に縮小し、自転車レーン(幅 1.0m)を設置。 	<ul style="list-style-type: none"> ■排水施設は、特殊街渠を設置する等、自転車レーンの平坦性を確保する必要があります。 ■緑の整備が困難となります。 ■車道の建築限界と歩道の有効幅員との関係を検討する必要があります。 ■大型車の通行規制等、関係機関と十分な調整が必要となります。

4.2.2 既設道路における整備手法

自転車走行空間の整備手法選定フロー

既設の道路幅員内において自転車走行空間を確保する場合の標準的な整備手法は、以下のフローチャートのとおりです。





4.2.3 特殊部における整備の考え方

(1) 交差点部

交差点部における自転車走行空間整備の基本的な考え方は、以下のとおりです。

- ・分離形態の連続性
- ・走行空間の直線的な接続
- ・交差点内の走行方向の明確化
- ・自動車の左折巻き込みに対する安全対策
- ・二段階右折時の滞留スペースの確保

(2) バス停部

バス停部の設計では、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し、自転車・歩行者双方の安全性を向上させつつ、前後の区間と同様に自転車走行空間を連続させます。

バス停部の整備事例



かえで通り(武蔵野市)



旧玉川水道道路(渋谷区)



京葉道路(江東区)



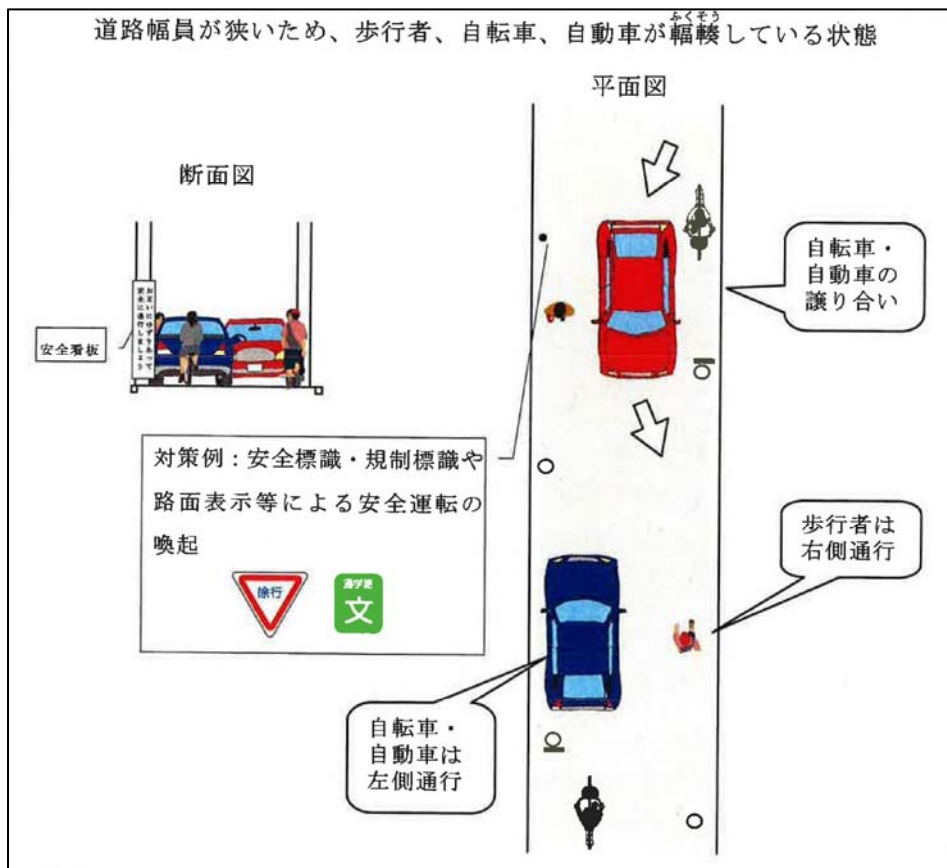
あかしあ通り(小平市)



4.2.4 その他の自転車走行空間確保のあり方

(1) 生活道路

道路幅員が狭く歩道のない生活道路においては、歩行者や自転車が輻輳する中で、安全な走行を喚起するサイン等（看板や路面標示等）により、歩行者、自転車および自動車に安全に道路を共有できるように配慮します。



出典：練馬区自転車利用総合計画（平成 23 年 3 月）

道路幅員が広く、自転車と自動車の一定の整序化を図る必要がある生活道路は、帯状の路面標示やピクトグラム（絵文字）の設置により、自転車の通行位置を示します。

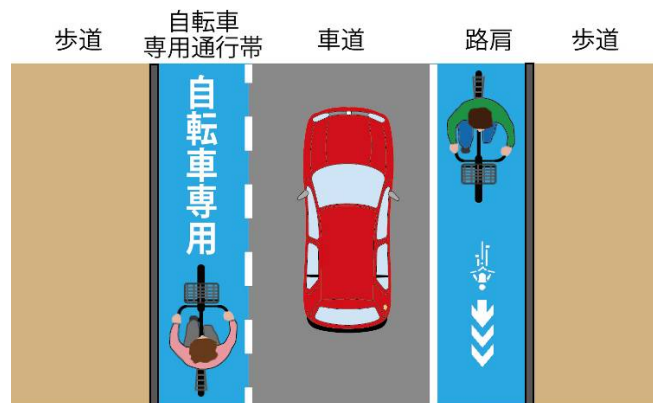




(2) 車道の一方通行化

既設道路では、道路空間の再配分や道路拡幅の可能性を検討し、整備形態を決定します。具体的には、車道、中央帯、路肩、停車帯、歩道、路側帯、植樹帯等の幅員構成を見直します。見直す幅員については、道路構造令で規定する最少幅員を考慮します。

また、周辺の道路の整備や住民との協議等により自動車交通の転換が可能な道路においては、車道の一方通行化を行うことにより自転車走行空間を確保することも考えられます。



4.2.5 整備効果をもとめるために

自転車道、自転車専用通行帯（自転車レーン）、自転車歩行者道等の整備における自転車走行空間の安全性をさらに引き上げるため、また、その自転車走行ネットワークの波及効果が得られやすくするため、以下のような事項について、周辺を含めた一体的な整備、改修を行うことを検討します。

- ・道路の小規模改良（段差の解消、路面状況の改善）
- ・通行を妨げるものの改良・撤去（車止めの改良、不法占有物件の除去）



4.3 サインの設置

自転車走行空間を自転車利用者へわかりやすく提示することは、整備に伴うソフト対策とも関連して、走行上の安全性や利用促進の面で非常に重要となります。

走行位置や方向を明示するためのサインの種類は、標識、道路標示（路面標示）、路面着色、看板等様々存在しますが、自転車走行空間の整備形態に係わらず、その主たる目的は「走行誘導」と「注意喚起」です。

サインの設置にあたっては、統一された標識・路面標示等により、自転車利用者へのわかりやすい誘導・案内を行います。また、安全性や視認性に配慮して設置していきます。

サインの種類

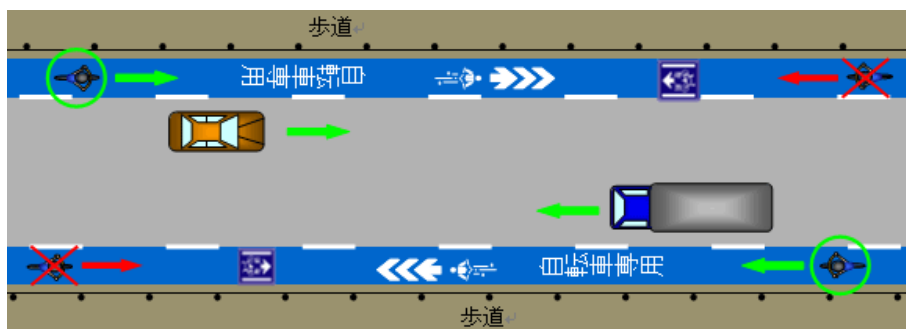
サインの種類	設置目的	設置箇所	主な標示内容
走行誘導	自転車が走行する通行位置や進行方向を明確にするために設置	一般部	・自転車の通行区分や進行方向
		交差点部	
注意喚起	自転車が走行する際の事故を防ぐために設置	一般部	・バス停や自動車の出入り等における注意 ・歩行者優先や徐行
		交差点部	・左折巻き込みに対する注意 ・歩行者優先や徐行 ・止まれ
		その他危険箇所	・事故の危険のある箇所での注意、徐行



走行誘導のためのサイン（法定、法定外）

自転車の通行位置や進行方向を自転車利用者にわかりやすく伝えることにより、自転車が安全かつ快適に走行できる環境を整備していきます。

整備形態	一般部	交差点部
自転車道	<ul style="list-style-type: none"> ・「自転車専用」を示す道路標識（325の2） ・通行区分を明らかにするため必要に応じた法定外の路面着色 ・自転車交通量に応じて、<u>中心線</u>および通行方向の路面標示 	<ul style="list-style-type: none"> ・通行位置明示のための法定外路面着色
自転車専用通行帯（自転車レーン）	<ul style="list-style-type: none"> ・専用通行帯の法定外の路面着色 ・「自転車専用」を示す道路標識（327の4）、路面標示（109）（109の6） 	<ul style="list-style-type: none"> ・通行位置明示のための法定外路面着色
路肩の活用（車道混在）	<ul style="list-style-type: none"> ・専用通行帯に準じた法定外の路面着色 ・通行位置を標示する法定外路面標示（「じてんしゃ」等の路面標示） 	<ul style="list-style-type: none"> ・専用通行帯に準じた法定外路面着色
自転車歩行車道（通行区分あり）	<ul style="list-style-type: none"> ・歩行者と自転車の通行帯を示す舗装材や色彩あるいは白線による通行区分の明示および法定外看板 ・「普通自転車の歩道通行部分」を示す路面標示（114の2） 	<ul style="list-style-type: none"> ・直線的な通行位置を示す法定外路面着色
自転車歩行車道（通行区分なし）	<ul style="list-style-type: none"> ・車道寄りの通行位置を促す法定外路面標示 	



警視庁が導入した「自転車ナビマーク」



かえて通り(三鷹市)



武蔵境通り(調布市)



東八通り(三鷹市)



注意喚起のためのサイン（法定外）

自転車走行環境の安全性を向上させるため、自転車走行空間上の危険箇所等を自転車利用者が事前に認識し、事故を未然に防ぎます。

整備形態	一般部	交差点部
自転車道	<ul style="list-style-type: none"> ・「バス停あり」を知らせる法定外看板・路面標示 ・民地への出入り等、自転車道を横断する自動車が多い場所等における「注意」を促す法定外看板・路面標示 	<ul style="list-style-type: none"> ・歩道通行する区間での「徐行」や「歩行者優先」等を知らせる法定外看板・路面標示
自転車専用通行帯（自転車レーン）	<ul style="list-style-type: none"> ・「バス停あり」を知らせる法定外看板・路面標示 ・民地への出入り等、自転車専用通行帯を横断する自動車が多い場所等における「注意」を促す法定外看板・路面標示 	<ul style="list-style-type: none"> ・自動車との動線と重なる区間（左折巻き込み）における「注意」を促す法定外看板・路面標示 ・専用通行帯縮小区間における「注意」を促す法定外看板・路面標示
路肩の活用	<ul style="list-style-type: none"> ・「バス停あり」を知らせる法定外看板・路面標示 ・民地への出入り等、自転車通行帯を横断する自動車が多い場所等における「注意」を促す法定外看板・路面標示 	<ul style="list-style-type: none"> ・自動車との動線と重なる区間（左折巻き込み）における「注意」を促す法定外看板・路面標示 ・通行帯縮小区間における「注意」を促す法定外看板・路面標示
自転車歩行道（通行区分あり）	<ul style="list-style-type: none"> ・歩行者が多い区間での「歩行者優先」や「徐行」を知らせる法定外看板・路面標示 ・「バス停あり」を知らせる法定外看板・路面標示 ・民地への出入り等、自転車道を横断する自動車が多い場所等における「注意」を促す法定外看板・路面標示 	<ul style="list-style-type: none"> ・交差点周辺の歩行者と自転車の動線が輻輳する区間での「歩行者優先」や「徐行」を知らせる法定外看板・路面標示 ・事故の危険がある信号のない交差点における「止まれ」の法定外路面標示
自転車歩行道（通行区分なし）	<ul style="list-style-type: none"> ・「歩行者優先」や「徐行」を知らせる法定外看板・路面標示 ・歩行者が多い区間では「押し歩き」を知らせる法定外看板・路面標示 	<ul style="list-style-type: none"> ・一般部と同様



補助 230 号線(練馬区高松)



千川通り(練馬区桜台)



志木街道(新座市)



第5章 安全・快適な自転車走行環境

づくり(ソフト対策)

- 5.1 ルールの周知・マナーの向上
- 5.2 わかりやすい案内
- 5.3 自転車走行空間への誘導策



5.1 ルールの周知・マナーの向上

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、自転車走行空間の整備と併せて、歩行者、自動車などを含めたすべ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、自転車の利用ルールの周知およびマナーの向上を図る必要があります。

自転車利用ルールの周知徹底とマナー向上に向けて、以下の内容を中心に啓発を行います。特に、「自転車は車両であり、車道における左側通行や例外的に歩道通行する場合は歩行者優先である」という大原則について、「自転車安全利用五則」の活用により徹底を図ります。また、地域住民、学校等の関係者と連携し、利用ルートを周知します。

【啓発の内容】

- 「自転車安全利用五則」を基本に交通ルールを守ること
- ホームページや区報を利用して、歩行者、自転車、自動車の利用者に対するルールの周知・マナーの向上に努めること
- 道路上に標識・立て看板等を設置しルールの周知に努めること
- 区民との協働による自転車イベントなどの開催により、自転車の安全利用の意識向上に努めること
- 実際に整備した自転車走行空間における交通安全利用キャンペーンや、学校等における交通安全教室、講習会等を通じて、「自転車走行空間の利用ルール」を周知すること
- 整備した自転車走行空間に自転車や自動車を駐停車しないように周知すること
- ルール違反者への指導、悪質・危険性の高い交通違反者に対しては、警察による取締りの強化を要請すること



交通安全教室実施状況(1)



交通安全教室実施状況(2)



■参考：自転車安全利用五則

警察庁・都道府県警察

自転車安全利用五則を守りましょう。

みんなの安全

- ① 自転車は、車道が原則、歩道は例外**
道路交通法上、自転車は軽車両と位置付けられています。したがって、歩道と車道の区別があるところは車道通行が原則です。
- ② 車道は左側を通行**
自転車は、道路の左端に寄って通行しなければなりません。
- ③ 歩道は歩行者優先で、車道寄りを徐行**
歩道では、すぐに停止できる速度で、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**

 - 飲酒運転は禁止
 - 二人乗りは禁止
 - 並進は禁止
 - 夜間はライトを点灯
 - 信号を守る
 - 交差点での一時停止と安全確認
- ⑤ 子どもはヘルメットを着用**
児童・幼児の保護責任者は、児童・幼児に乗車用ヘルメットをかぶらせるようにしましょう。

出典：警察庁HP

自転車走行空間の利用ルール

- 1 「自転車専用通行帯」における自転車走行ルール
 - ・ 自転車専用通行帯は、一方通行
 - ・ 原則として、自転車専用通行帯を走行することになるが、「自転車運転手が、13歳未満の子ども、70歳以上の者、身体障害者であるとき」および「車道又は交通の状況に照らして歩道を通行することがやむを得ないと認められるとき」には歩道を通行することができる。
- 2 「自転車歩行者道」における自転車走行ルール
 - ・ 自転車歩行者道は、双方向通行可能
 - ・ 歩道通行区分に歩行者がいる時は、徐行により通行しなければならない。歩行者の通行を妨げるときは、一時停止しなければならない。
 - ・ 歩道通行区分に歩行者がいない時は、歩道の状況に応じた安全な速度と方法で通行可能

出典：練馬区自転車利用総合計画（平成23年3月）



5.2 わかりやすい案内

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、路面標示・着色や法定外看板について、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ます。また、自転車利用者に対する標識、路面標示等の案内について、自動車利用者も認識できるよう、大きさ・設置位置等を工夫します。

5.3 自転車走行空間への誘導策

自転車利用ルールの理解を深め、自転車走行空間の適切な利用を促進するため、整備完了後ホームページや区報を利用して、自転車走行空間に関する周知を行います。また、地元警察と協力して利用方法に関するチラシ配布や誘導員の配置などを行い、自転車走行空間への適正な利用誘導を図ります。



第6章 モデル整備路線

6.1 自転車走行ネットワーク構築に向けて

6.1.1 練馬区自転車走行環境整備構想

6.1.2 モデル整備路線の選定基準

6.1.3 モデル整備路線の選定

6.2 モデル整備路線の整備計画

6.2.1 現状と断面計画

6.2.2 平面整備計画



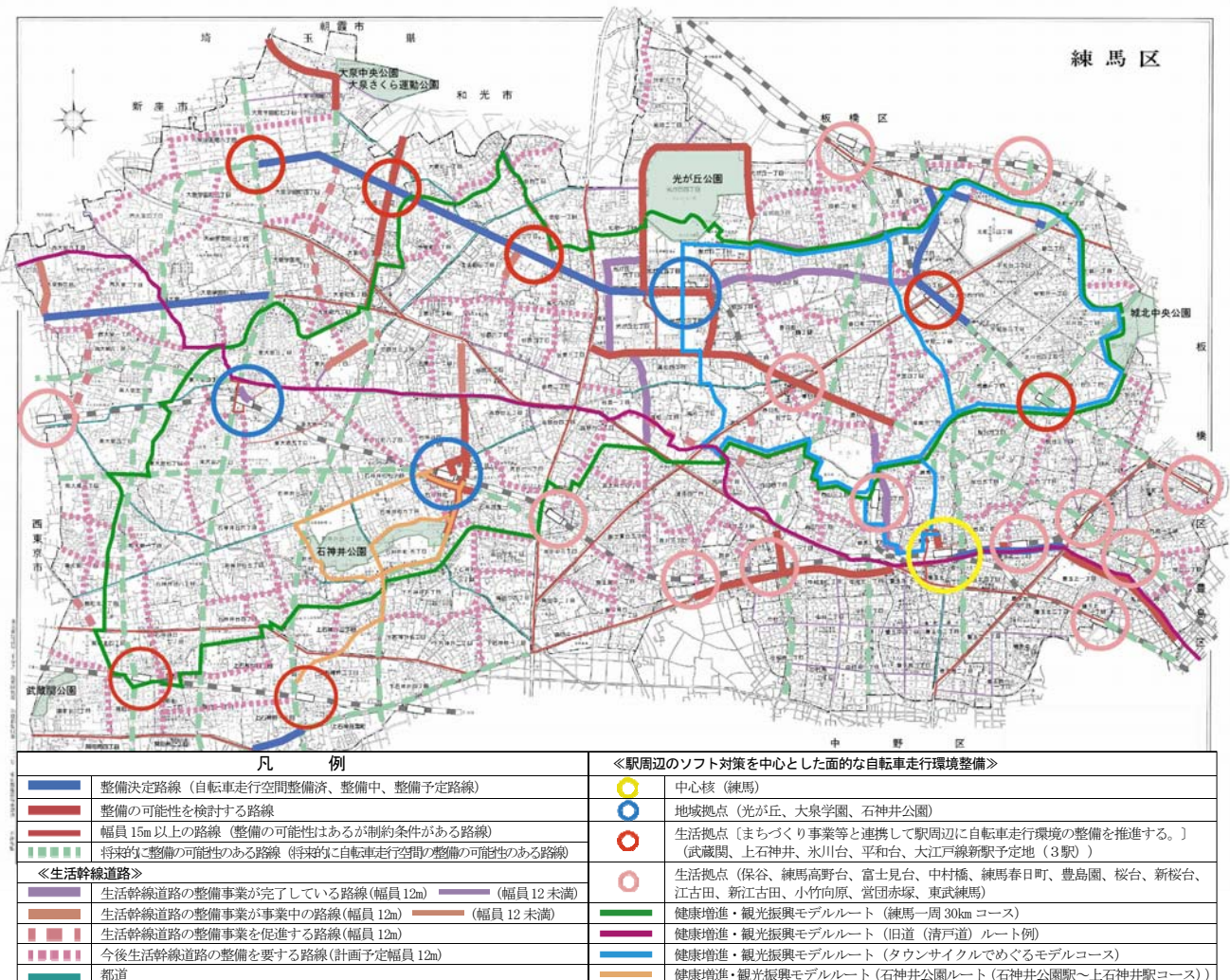
6.1 自転車走行ネットワーク構築に向けて

自転車交通量が多いなど自転車が通行する空間として重要な路線においては、道路交通状況に応じて、歩行者、自転車、自動車が適切に分離された空間を早急に整備する必要があります。そのためには、地域の課題やニーズに対応しつつ、安全で快適な自転車走行空間を効果的、効率的に整備することを目的に、面的な自転車走行ネットワーク計画を策定することが必要となります。

また、練馬区だけでは自転車走行ネットワークの形成ができないことから、今後、東京都や国に働きかけ、行政が一体となって自転車走行空間整備に取り組んでいきます。

6.1.1 練馬区自転車走行環境整備構想

練馬区では、自転車走行空間の整備を段階的に行っていくために、「練馬区自転車利用総合計画」において整備構想図を作成しています。



練馬区自転車走行環境整備構想



6.1.2 モデル整備路線の選定基準

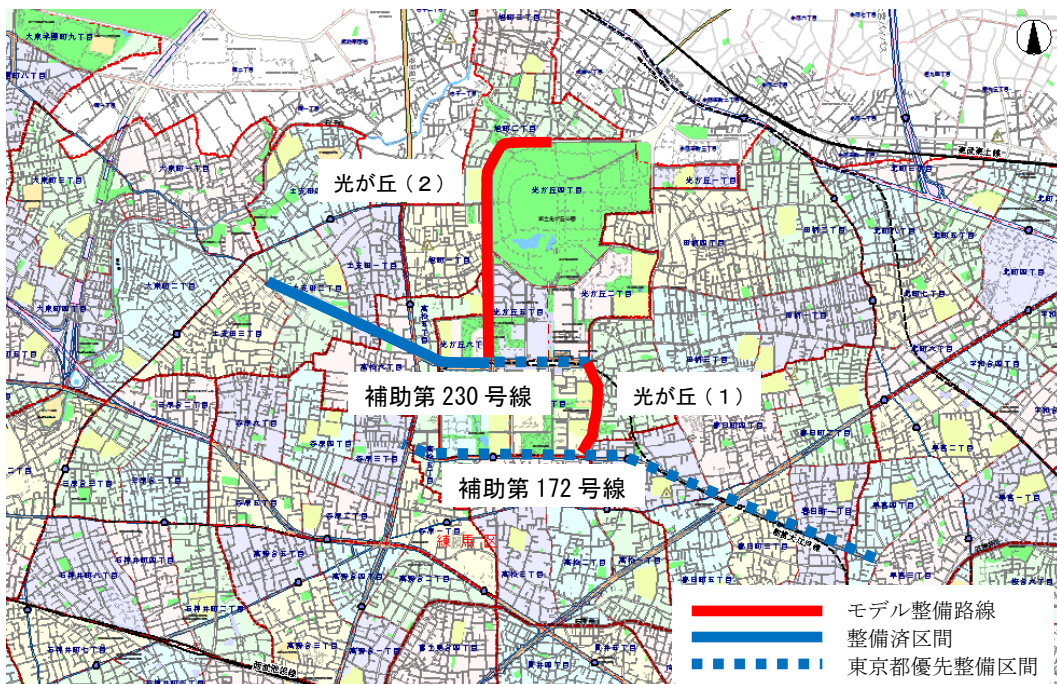
自転車走行環境の整備を推進し、自転車走行ネットワークを構築していくためには、早期に課題を把握し、対応策を検討する必要があります。そこで練馬区自転車走行環境整備構想における「整備の可能性を検討する路線」より「モデル整備路線」を選定し、今後の自転車走行環境整備の模範となる路線として、自転車走行空間の整備を行うとともに、看板の設置や誘導員の配置など適正な利用誘導を行います。その利用状況から、自転車走行環境整備における課題の把握や対応策の検討を行い、その後の整備に生かしていきます。

モデル整備路線の選定にあたっては、以下の点を考慮しています。

- ・ 自転車走行ネットワークの形成に資すること
- ・ 改築を伴わず少ない経費で自転車走行空間の確保が可能であること
- ・ 適切な利用促進と整備の周知効果が期待できること
- ・ 沿道住民や現在の通行利用形態へ与える影響が少ないこと

6.1.3 モデル整備路線の選定

補助第 230 号線は、すでに東京都と練馬区により一部、自転車走行空間が整備されています。また「東京都自転車走行空間整備推進計画」の中では補助第 230 号線のほか、補助第 172 号線が優先整備区間とされています。これらの路線に接続し将来的にネットワークの構築・拡大に効果的な光が丘（1）および光が丘（2）は広幅員道路（車道幅員 11m）であり、改築を伴わず少ない経費で実施可能な路線であること、また現在の通行利用形態へ与える影響が少ないこと、さらには路線の利用者が多いため適切な利用促進と整備の周知効果が期待できること等の理由から、当該路線を「モデル整備路線」として選定します。



モデル整備路線位置図



6.2 モデル整備路線の整備計画

モデル整備路線として選定した2路線についての整備計画を以下に示します。

6.2.1 現状と断面計画

光が丘（1）

この路線は、補助第230号線と補助第172号線を結ぶ、光が丘駅から南方向へ進む延長約540mの路線であり、沿道には小中学校や夏の雲公園などの公共施設があります。

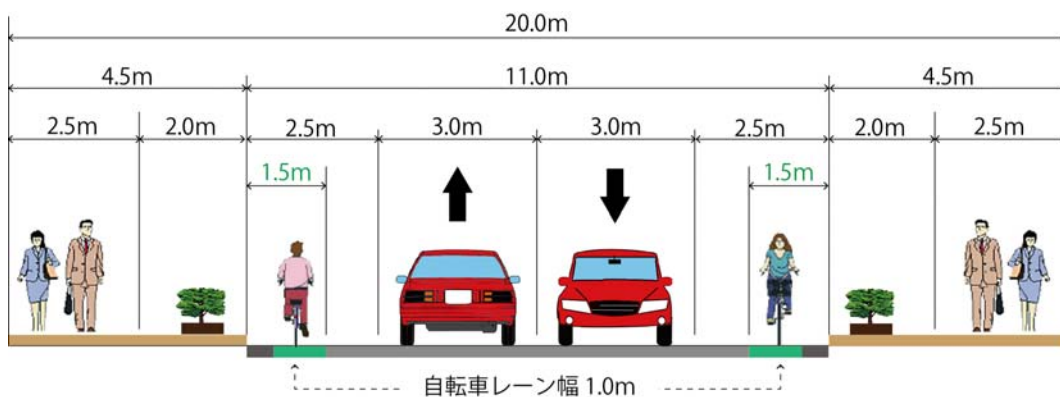
そのため、1日を通して公園への自転車利用者が多く、そのほとんどは歩道を走行しており、現状では歩行者と自転車が輻輳している状態です。



位置図



光が丘夏の雲小学校付近



整備断面図



光が丘（2）

この路線は、補助第 230 号線に接続する延長約 1500mの路線で、光が丘公園の西側の外周道路であり、沿道には公園や小学校・高等学校などの公共施設があります。

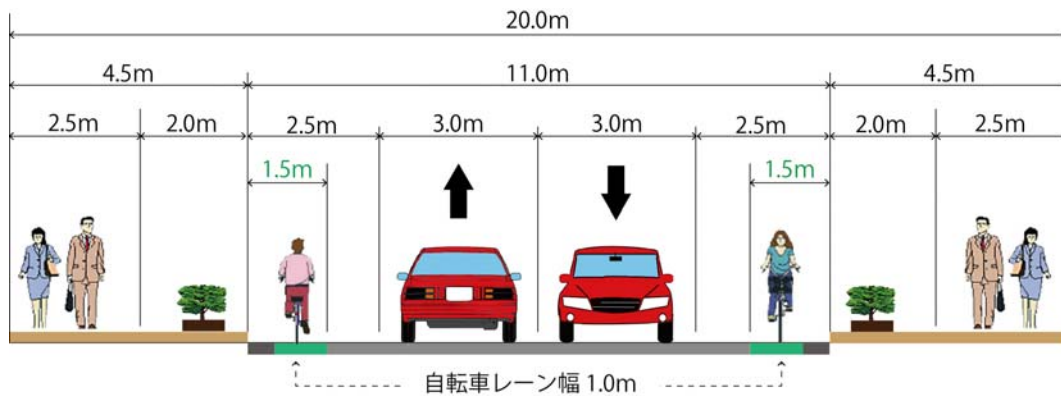
通学時間帯には、高校生などの若い世代の自転車利用者が歩道を走行している場合も多く、現状では歩行者と自転車が輻輳している状態です。



位置図



光が丘団地バス停付近



整備断面図



6.2.2 平面整備計画

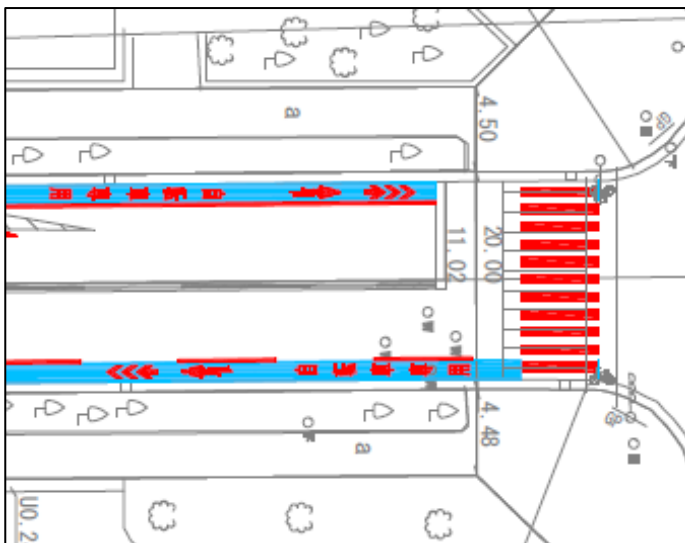
警察署および接続する都道の管理者である東京都と協議し調整した各路線の概要平面図を示します。

●モデル整備路線の整備概要

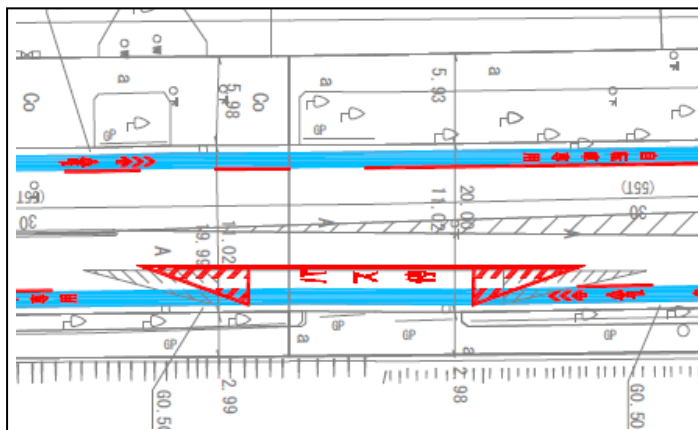
○自転車専用通行帯(自転車レーン)の設置.....レーン幅 1.0m

- ・道路標示「専用通行帯(109の6)」の設置
- ・道路標示「車両通行帯(109)」の設置
- ・道路標識「普通自転車専用通行帯(327の4の2)(路側)」
あるいは「専用通行帯(327の4)(オーバー・ハング等)」の設置
- ・青色カラー舗装
- ・自転車ナビマークの設置

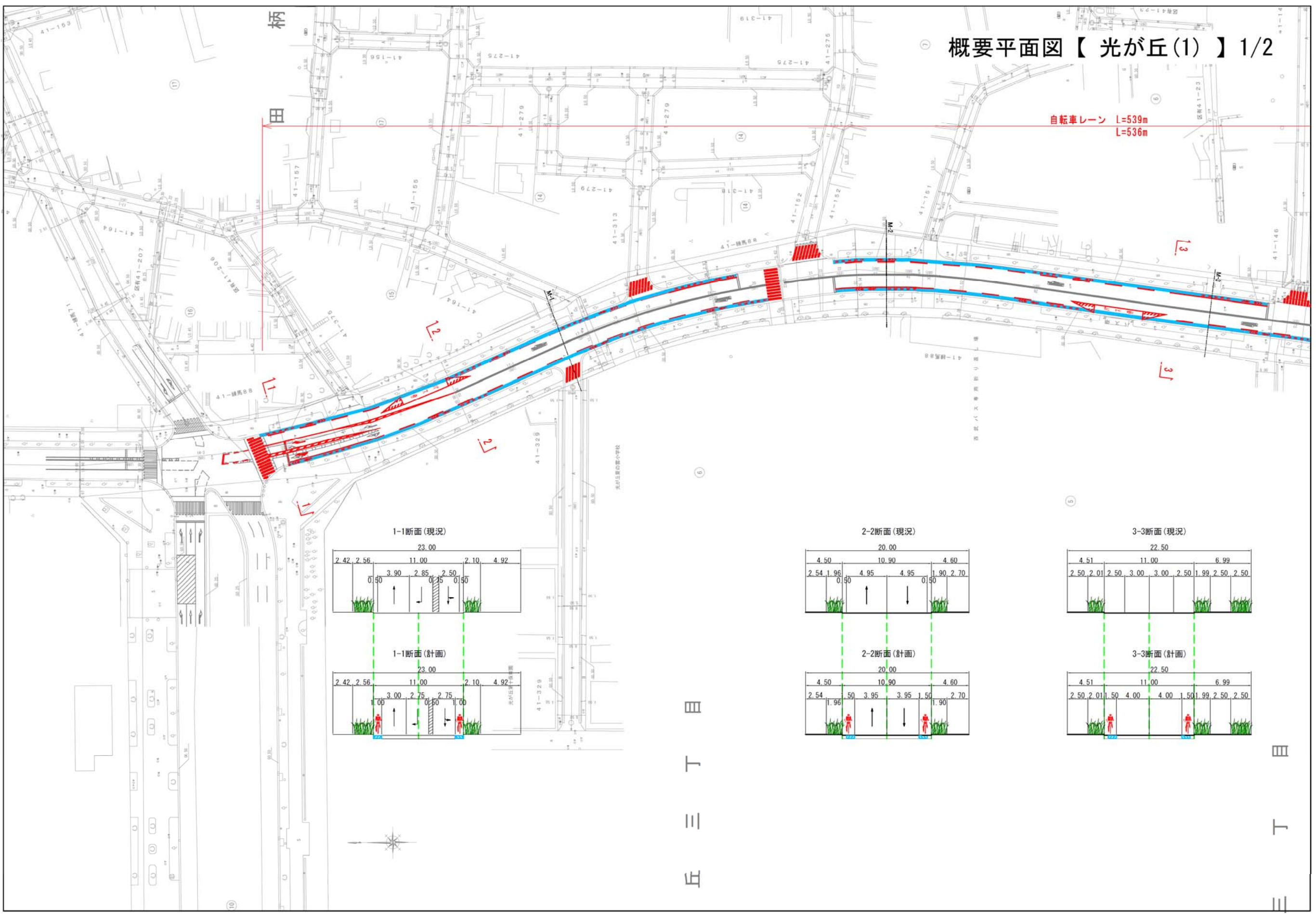
○交差点周辺における自転車レーンの表示



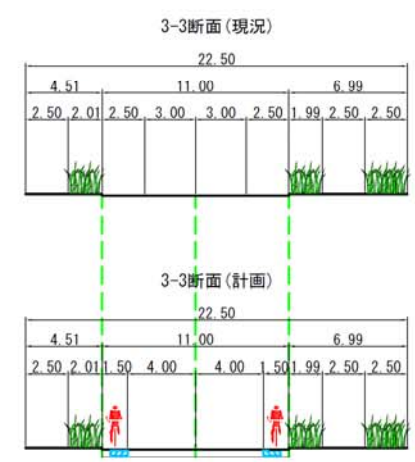
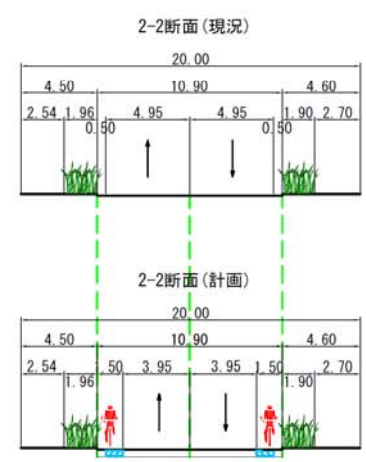
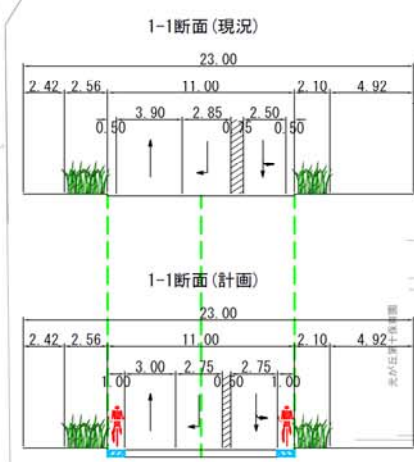
○バス停周辺における自転車レーンの表示



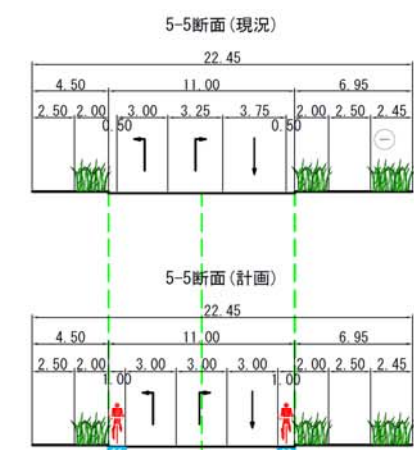
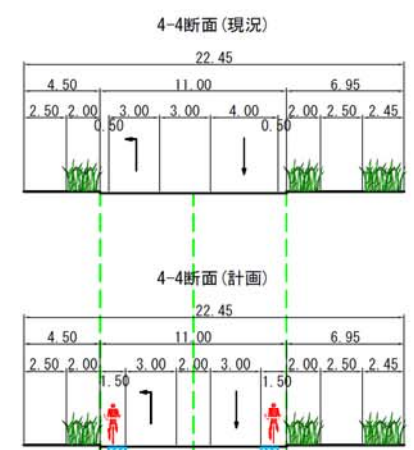
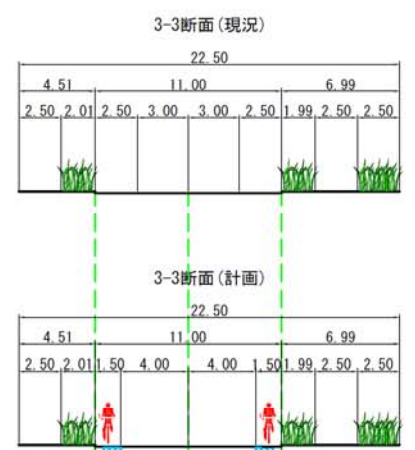
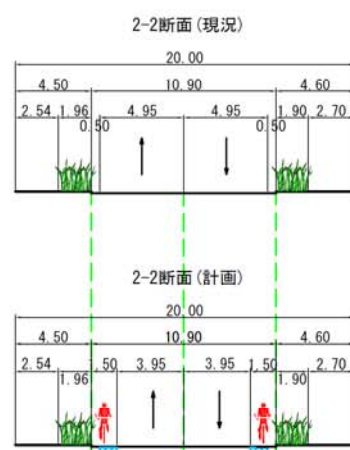
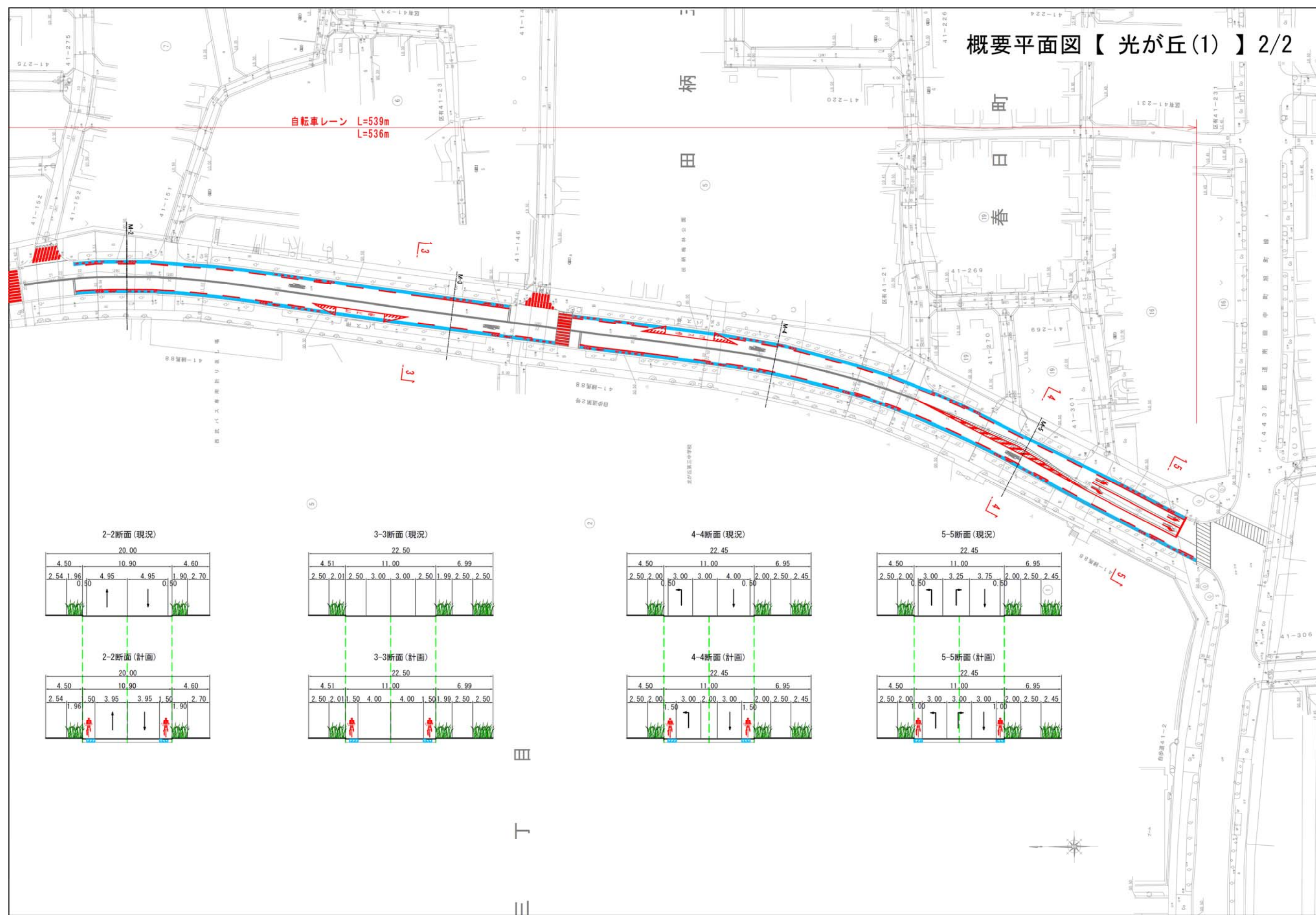
概要平面図【光が丘(1)】1/2



自転車レーン L=539m
L=536m

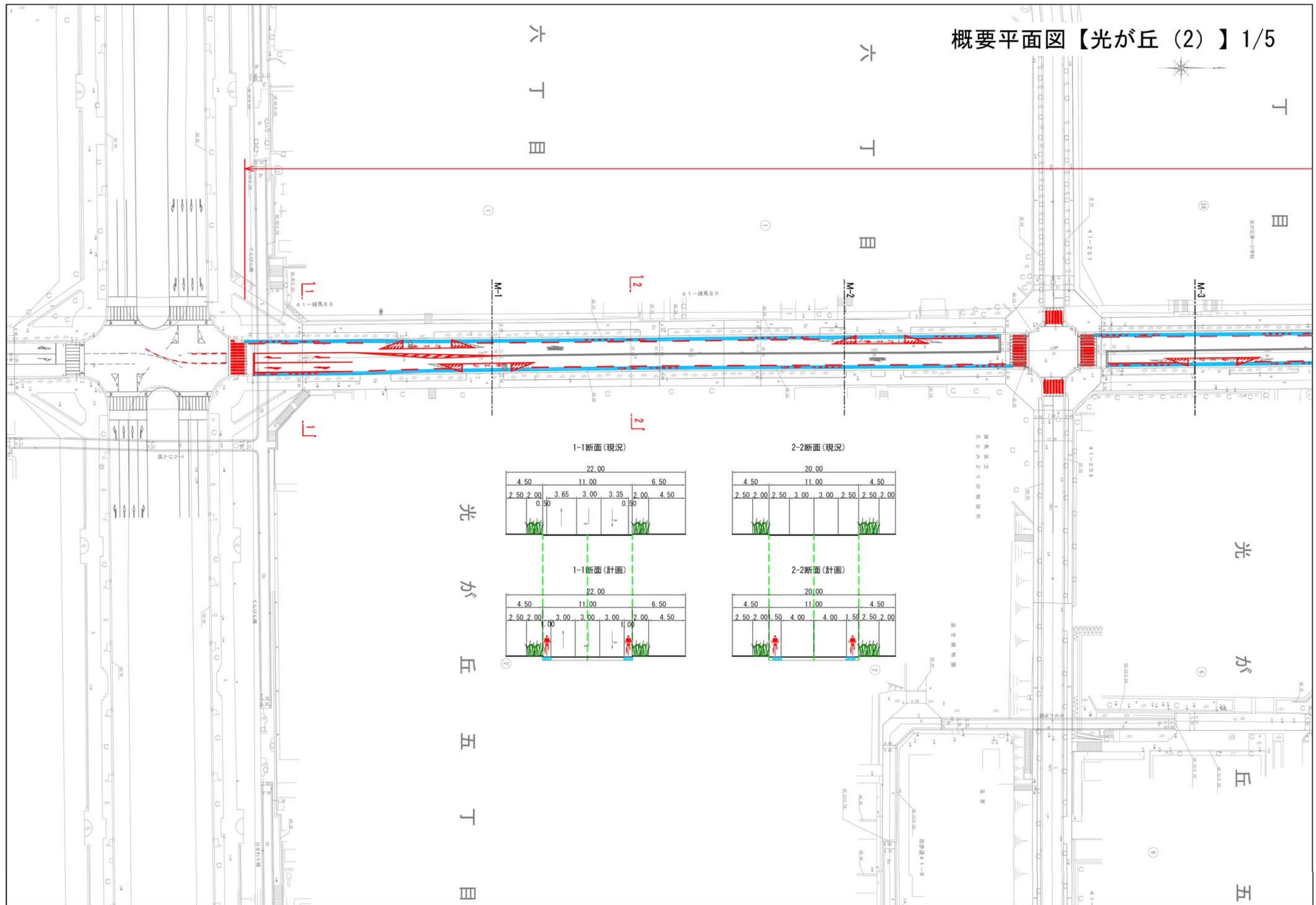


概要平面図【光が丘(1)】2/2

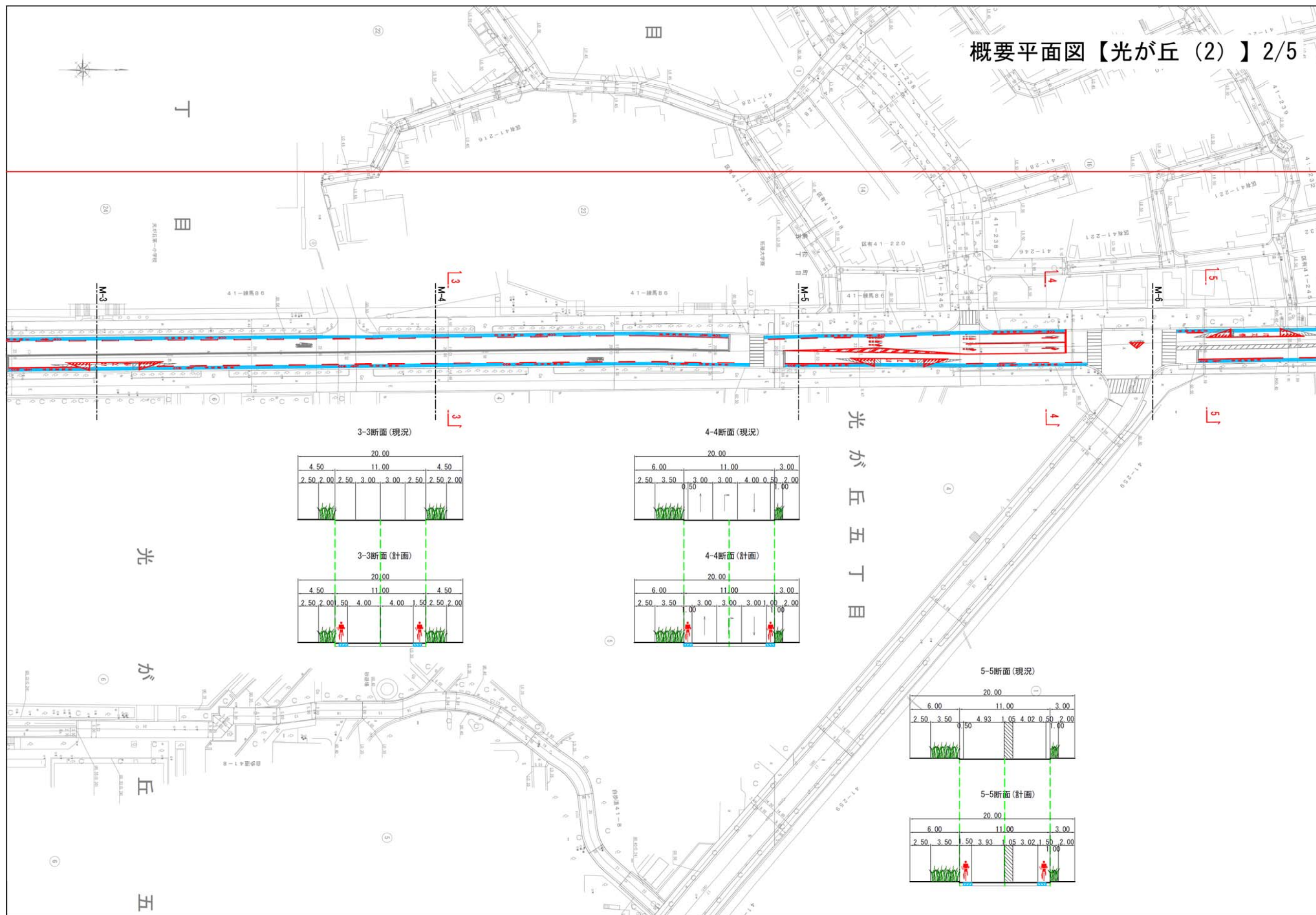


三
丁
三

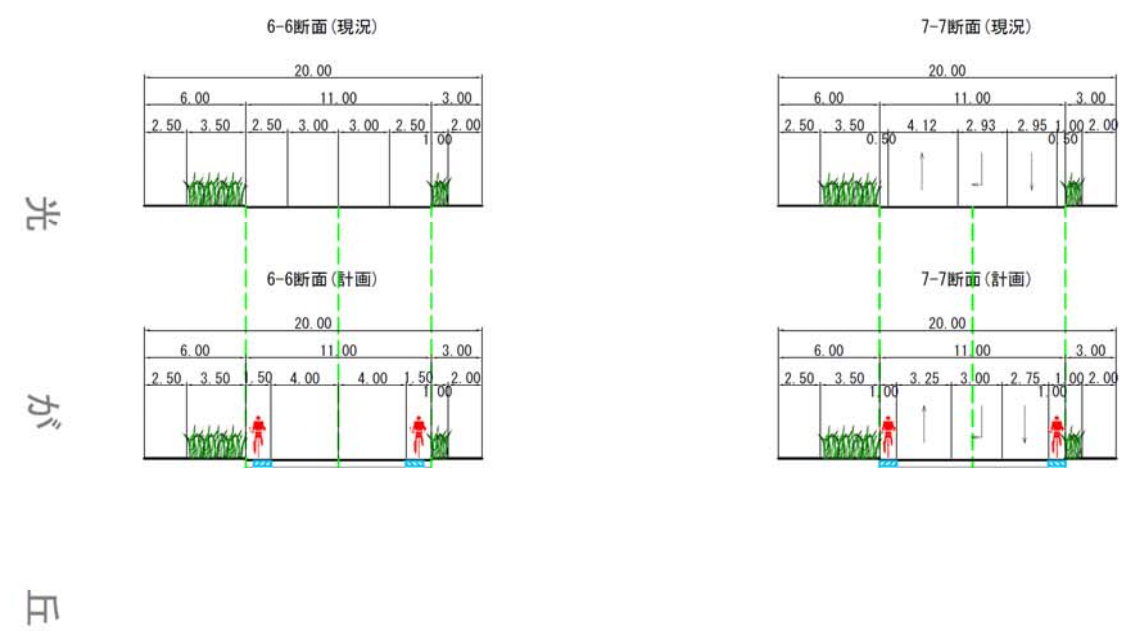
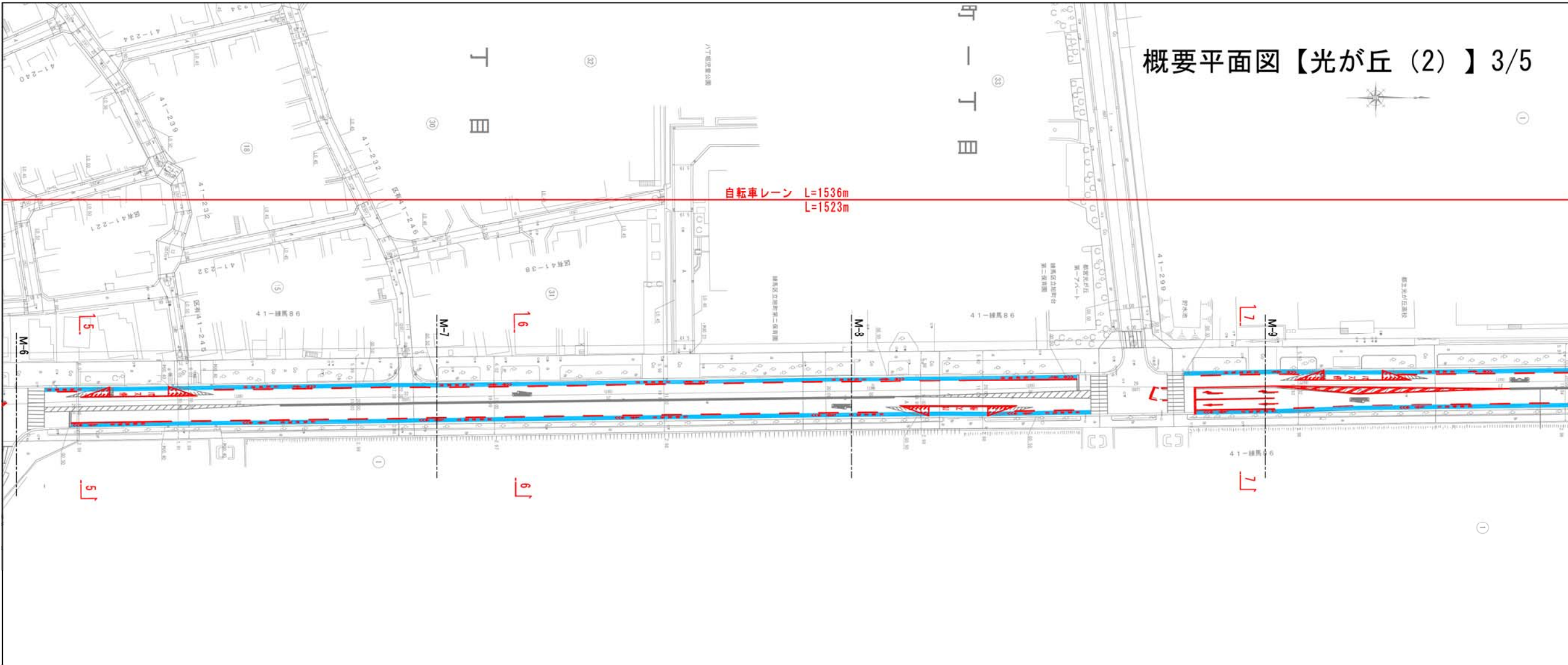
概要平面図【光が丘（2）】1/5



概要平面図【光が丘（2）】 2/5

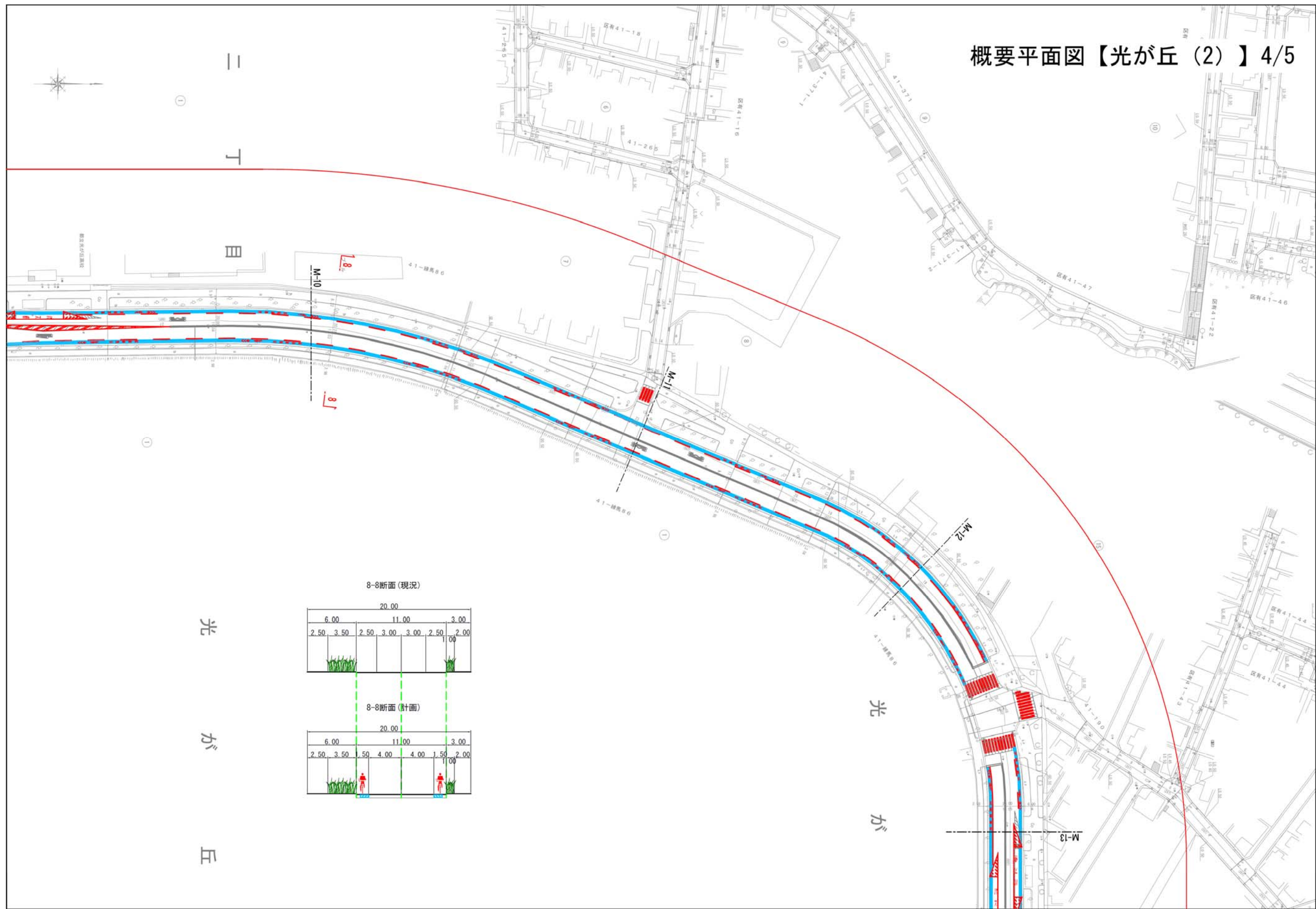


概要平面図【光が丘（2）】3/5

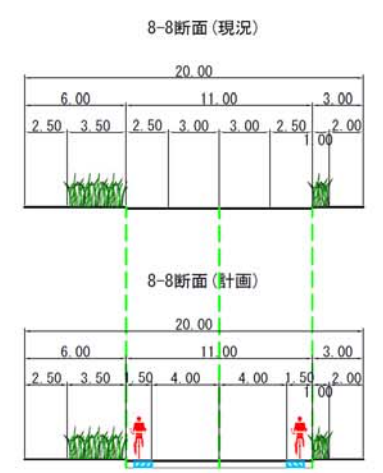


光
が
丘

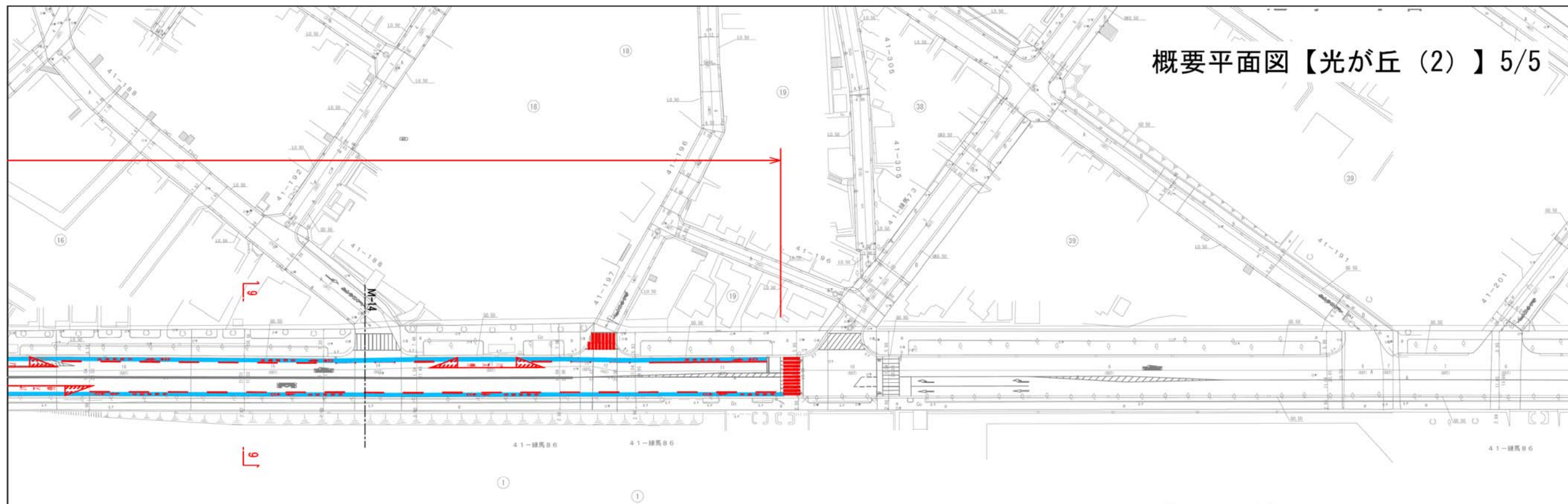
概要平面図【光が丘（2）】4/5



光が丘

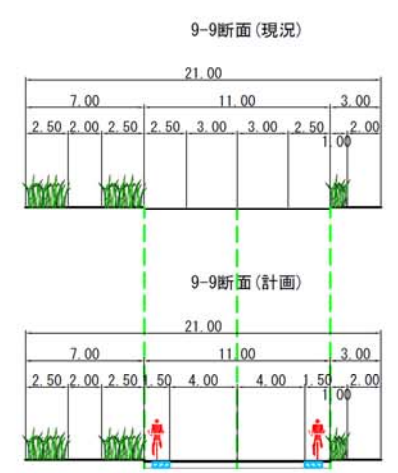


概要平面図【光が丘（2）】 5/5



丘 四 丁 目

光 が 丘 四 丁





第7章 今後の取組

7.1 自転車走行環境整備の推進に向けて



7.1 自転車走行環境整備の推進に向けて

本指針は、平成 23 年 3 月に策定された練馬区自転車利用総合計画で位置付けた、安全で快適に利用できる自転車走行環境の整備を推進するため、自転車走行環境整備の基本的な考え方をまとめたものです。

このなかで、将来の自転車走行ネットワークの形成に資する路線であることや少ない経費で自転車走行空間の確保が可能な路線であることなどの視点を踏まえ、警察署や東京都との協議を重ねた結果、モデル整備路線として、光が丘地区の 2 路線を選定しました。

モデル路線の整備にあたっては、将来のネットワーク化を見据えたサイン計画のあり方や交差点部、バス停部などの特殊部における安全対策、さらには荷捌き車対策などについて、警察署や東京都など関係機関それぞれが役割を分担し、検討を進めていく必要があります。

練馬区では、これらの検討結果やモデル路線の整備による効果の検証から洗い出された課題をその後の路線の整備に活かしていくために、引き続き関係機関との連携や情報共有を図っていきます。

このようなステップを着実かつ確実に踏み続け、将来の自転車走行ネットワークの構築に向けて自転車走行環境整備を推進していきます。

練馬区自転車走行環境整備指針

発行：平成25年3月

発行者：練馬区 環境まちづくり事業本部 都市整備部 まちづくり推進調整課

〒176-8501 練馬区豊玉北6-12-1

TEL 03-5984-4758 (直通)