



足立区自転車活用推進計画
(案)
自転車ネットワーク計画編

令和6年4月25日

都市建設部 交通対策課

目 次

第1章 自転車ネットワーク計画とは.....	1
1 計画策定の目的	1
2 これまでの経緯及び今後の方針.....	1
3 検討対象地域.....	2
4 対象とする路線	2
5 自転車ネットワーク路線の選定方針.....	3
(1) 選定する道路の基準・目安	3
(2) 選定手順【候補路線の抽出】	4
第2章 道路空間の現況整理.....	5
1 足立区自転車走行環境整備指針（素案）	5
(1) 短期（概ね5年間）整備箇所	5
(2) 中期（概ね10年間）整備箇所.....	5
(3) 長期（概ね20年間）整備箇所.....	5
(4) 短期・中期整備箇所.....	7
(5) 長期整備箇所	8
2 自転車通行空間の整備状況.....	9
3 都市計画道路の整備状況	11
第3章 自転車ネットワーク路線の検討	12
1 既存計画路線.....	12
2 追加路線の抽出と整理.....	13
(1) 既存計画路線における空白地域をカバーする路線	13
(2) 行政施設や学校等へのアクセスを考慮した路線.....	14
(3) 駅や自転車駐車場へのアクセスを考慮した路線.....	15
(4) 自転車関与事故の発生状況を考慮した路線	16
(5) 公園やスポーツ施設へのアクセスを考慮した路線	17
(6) 観光施設（寺社等）へのアクセスを考慮した路線	18
(7) 隣接区市の自転車ネットワーク計画との連携	19
(8) ネットワークから除外する路線.....	20
3 自転車通行空間ネットワーク候補路線.....	22

第4章	モデル整備路線等の選定	23
1	モデル整備路線	23
2	先行整備区間	24
第5章	自転車通行空間の整備形態の検討	24
1	整備形態	25
2	自転車通行空間端部の処理	26
3	選定基準及び選定フロー	28
(1)	整備形態の選定基準	28
(2)	整備形態の選定フロー	29
(3)	自転車利用環境整備パターン	31
(4)	路面表示のパターン	35
(5)	偏心型ナビラインの検討	37



第1章 自転車ネットワーク計画とは

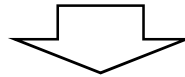
安全で快適な自転車通行空間の効果的、効率的な整備を目的に、面的なネットワークを構成する路線を選定し、その整備形態等を示す計画である。

1 計画策定の目的

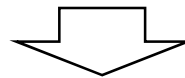
自転車ネットワークは、通勤、通学等の日常的な移動を支える生活路線に加え、区内観光やサイクリングに資する路線等について、安全で快適な自転車走行環境を確保し、さらにネットワーク化により連続性を担保することで、自転車の活用を推進することを目的に策定する。

2 これまでの経緯及び今後の方針

H16	足立区自転車利用環境整備計画	
	主な整備箇所	主な整備手法
	さくら参道（西新井駅周辺） 環七北通り（加平・谷中トンネル部）	歩道内分離型 （自転車と歩行者を分離）



H29	足立区自転車走行環境整備指針（素案）	
	主な整備箇所	主な整備手法
	【短期整備箇所】 主要5駅周辺・エリアデザイン地区内	自転車ナビマーク



上記計画及び実施状況等を踏まえ、新たに自転車ネットワーク計画を策定

R6	自転車ネットワーク計画	
	主な整備箇所	主な整備手法
	自転車ネットワーク路線 （P22 自転車通行空間ネットワーク 候補路線参照）	自転車道 自転車専用通行帯 車道混在 （P25 自転車通行空間の整備 形態の検討参照）
	整備の進め方	
	足立区自転車走行環境整備指針（素案）に基づく段階的整備 モデル路線（環七北通り）の整備（P23 参照） 先行整備区間（都市計画道路・維持補修工事区間）（P24 参照）	



3 検討対象地域

足立区全域を対象とする。

4 対象とする路線

足立区都市計画マスタープランで示した「主要幹線道路」「幹線道路」「主要生活道路」を対象とする。

区分	内容
主要幹線道路 (※1)	交通を区内外にわたり広域に連絡する道路 【国道4号線、環状七号線、放射11号線】
幹線道路 (※1)	区内の地域間の交通を担う道路で、バス交通や歩行者、自転車利用者の空間に資する道路 【都市計画道路】
主要生活道路	主要幹線道路と幹線道路に囲まれた区域の交通の主要動線となり、主要幹線道路や幹線道路に連絡する道路 【幅員6～13m程度】

※1：国道、都道については、国や東京都の整備計画にない路線を含む



5 自転車ネットワーク路線の選定方針

(1) 選定する道路の基準・目安

- ア 平成29（2017）年策定の足立区自転車環境整備指針（素案）で示された広域ネットワークに基づき検討する。
- イ 整備済みの既存道路、整備計画のある区間を考慮し検討する。
- ウ ネットワークの密度についてはガイドラインに基づき約1km以内で歩行者と分離された自転車通行空間にアクセスできる（下図参照）水準を目標とする（ネットワーク密度1km/km²以上）。
- エ 既存計画（足立区自転車利用環境整備計画（H16.3））における自転車ネットワーク候補の路線延長は約152km、ネットワーク密度は約2.85km/km²となっており、概ね350m程度でネットワーク路線にアクセスできる計画となっていることから現在、ガイドラインの目安とされる水準は満たしている。本計画においてはこれをベースにネットワーク密度を約3.0km/km²、約300m程度でネットワーク路線にアクセスできることを目安に検討する。

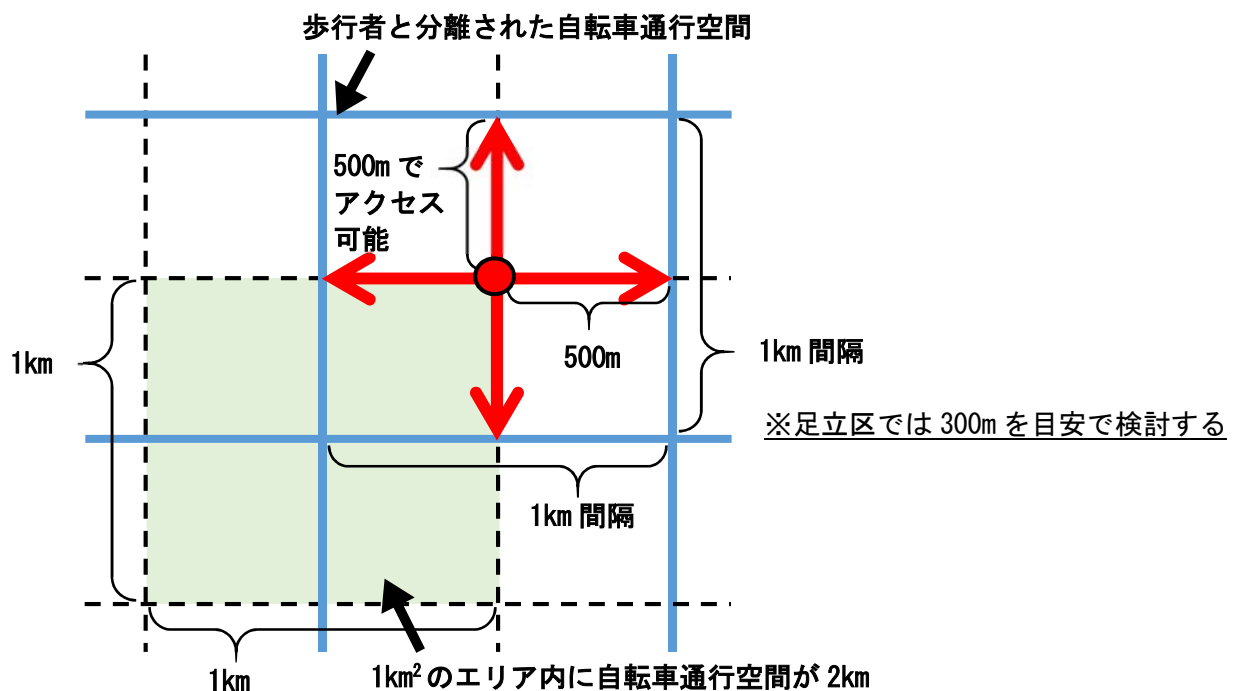


図 1.1 ネットワーク密度2km/km²のイメージ

また、市街地を対象として自転車ネットワーク計画を策定・検討した事例より、自転車ネットワーク路線の網密度を調査すると、計画エリア内では概ね1～6km/km²となっている。これは、自転車ネットワーク路線が東西・南北方向それぞれ等間隔で配置されたと仮定した場合、格子状の自転車ネットワーク路線が約330m～2km間隔で配置されることとなる。すなわち、計画エリア内では最大でも約170m～1km以内で自転車ネットワーク路線にアクセスできる水準である。これらは本ガイドライン策定以前に検討された値であるが、自転車ネットワーク路線を選定する際、参考にするるとよい。



(2) 選定手順【候補路線の抽出】

- ア 抽出の基本条件（※）から、広域ネットワークへの追加路線を抽出
- イ ネットワーク密度や道路整備の必要性、道路幅員による整備可否も含めて候補路線から除外する路線を抽出し候補路線を整理する。

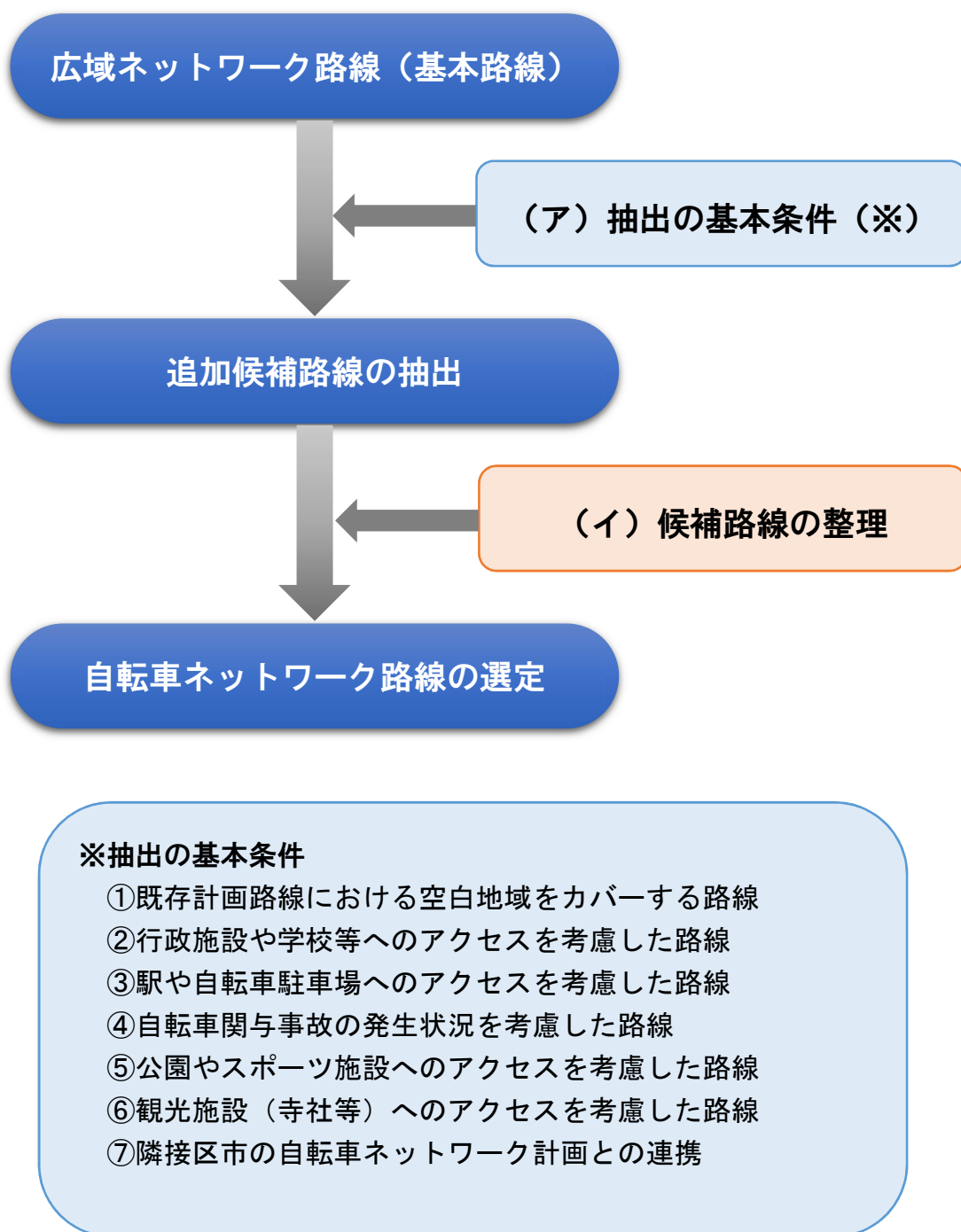


図 1.2 選定手順



第2章 道路空間の現況整理

1 足立区自転車走行環境整備指針（素案）

これまで自転車走行環境整備の基準となっていた「足立区自転車走行環境整備指針（素案）」の概要を以下に示す。

（1）短期（概ね5年間）整備箇所

「主目的：歩行者の安全確保と自転車が関係する交通事故の削減」

○選定基準

- （ア）自転車と歩行者の利用が多く自転車事故の発生件数が多い箇所（駅半径500m）
- （イ）エリアデザイン計画等、まちの魅力づくりに取り組む地区
- （ウ）道路の新設、改良により走行空間の整備が可能な箇所
- （エ）その他（区民ニーズ等が高い路線、通学路等の個別危険路線）



- ① 北千住駅、西新井駅、竹ノ塚駅、綾瀬駅、六町駅周辺（主要5駅）
- ② エリアデザイン地区（江北エリア、花畑エリア）
- ③ 道路の改良または整備中の区間、都市計画道路優先整備路線 など

（2）中期（概ね10年間）整備箇所

「主目的：日常生活を支える自転車ネットワークを構築する」

○選定基準

- （ア）短期整備箇所以外の鉄道駅周辺
- （イ）駅周辺にアクセスする広域通行経路（駅半径1km）：都市計画道路など
- （ウ）短期整備箇所に接続し、ネットワーク効果を向上させる道路

（3）長期（概ね20年間）整備箇所

「主目的：区内全域の回遊性を構築し、まちの魅力を向上させる」

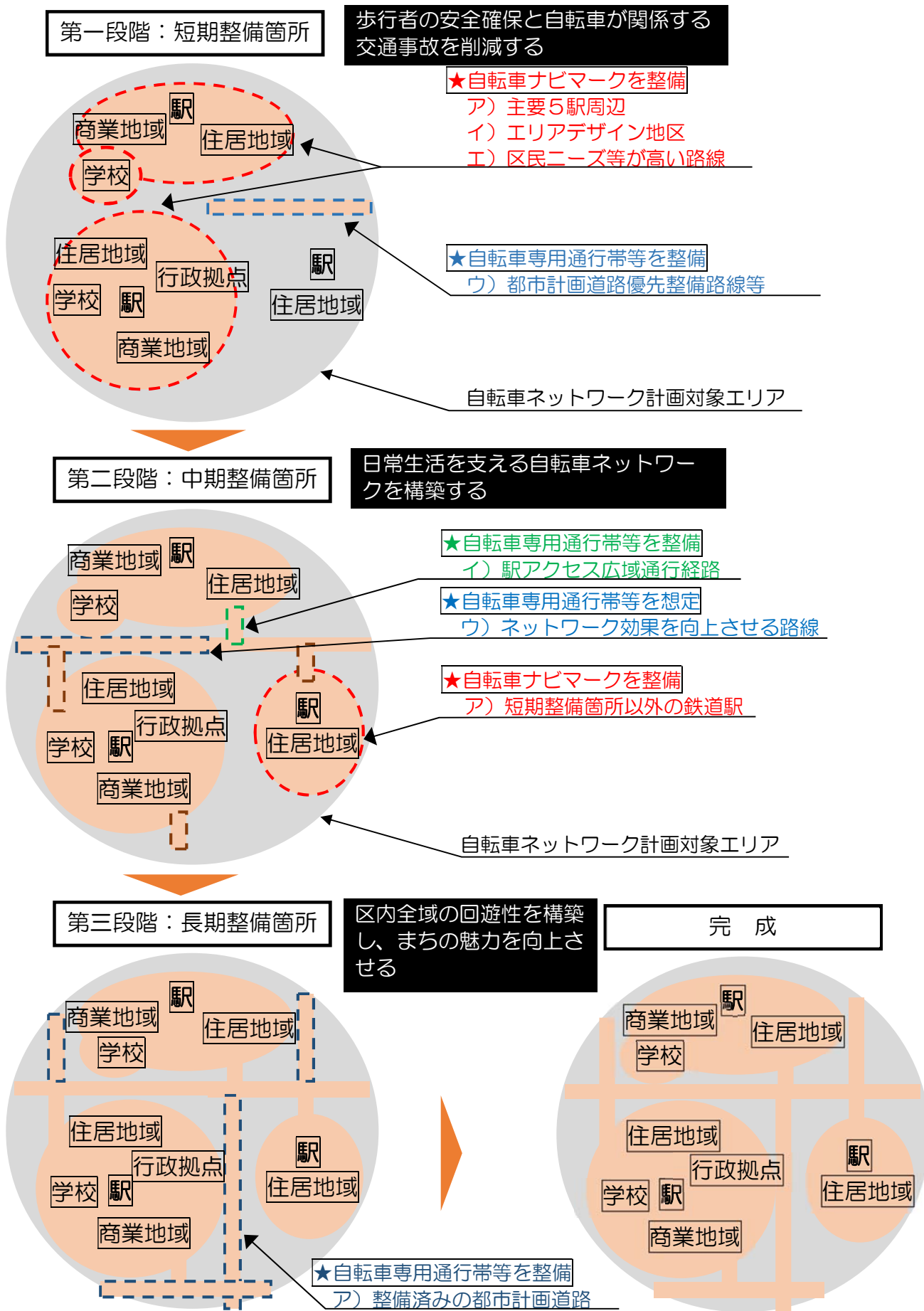
○選定基準

- （ア）区内の主要交通を担う整備済みの都市計画道路（広域ネットワーク）
- （イ）その他（高い効果が見込める路線、既設の自転車走行空間を接続する路線）

上記に示したイメージを次ページ以降に示す。



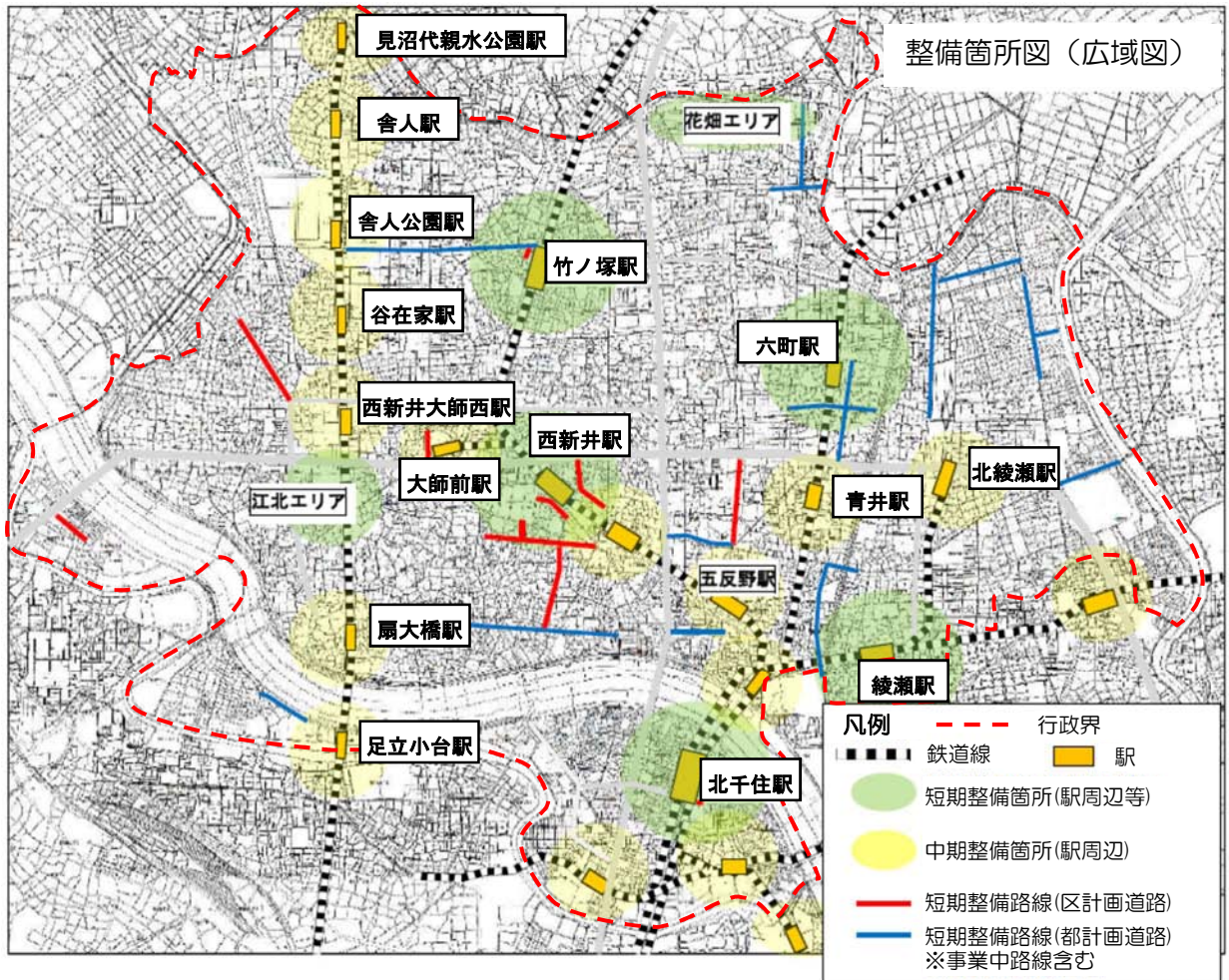
(4) 段階的な整備イメージ





(4) 短期・中期整備箇所

P 4 の整備対象箇所選定基準に基づき、短期及び中期で整備すべき箇所を以下に示す。



短期整備箇所

主要駅周辺（北千住駅、西新井駅、竹ノ塚駅、六町駅、綾瀬駅）
エリアデザイン地区（江北地区、花畑地区、北綾瀬地区）

中期整備箇所

上記主要駅以外の各駅周辺

図 2.1 短期・中期整備箇所



(5) 長期整備箇所

「足立区自転車利用環境整備計画」では下図の通り広域ネットワークが示されている。

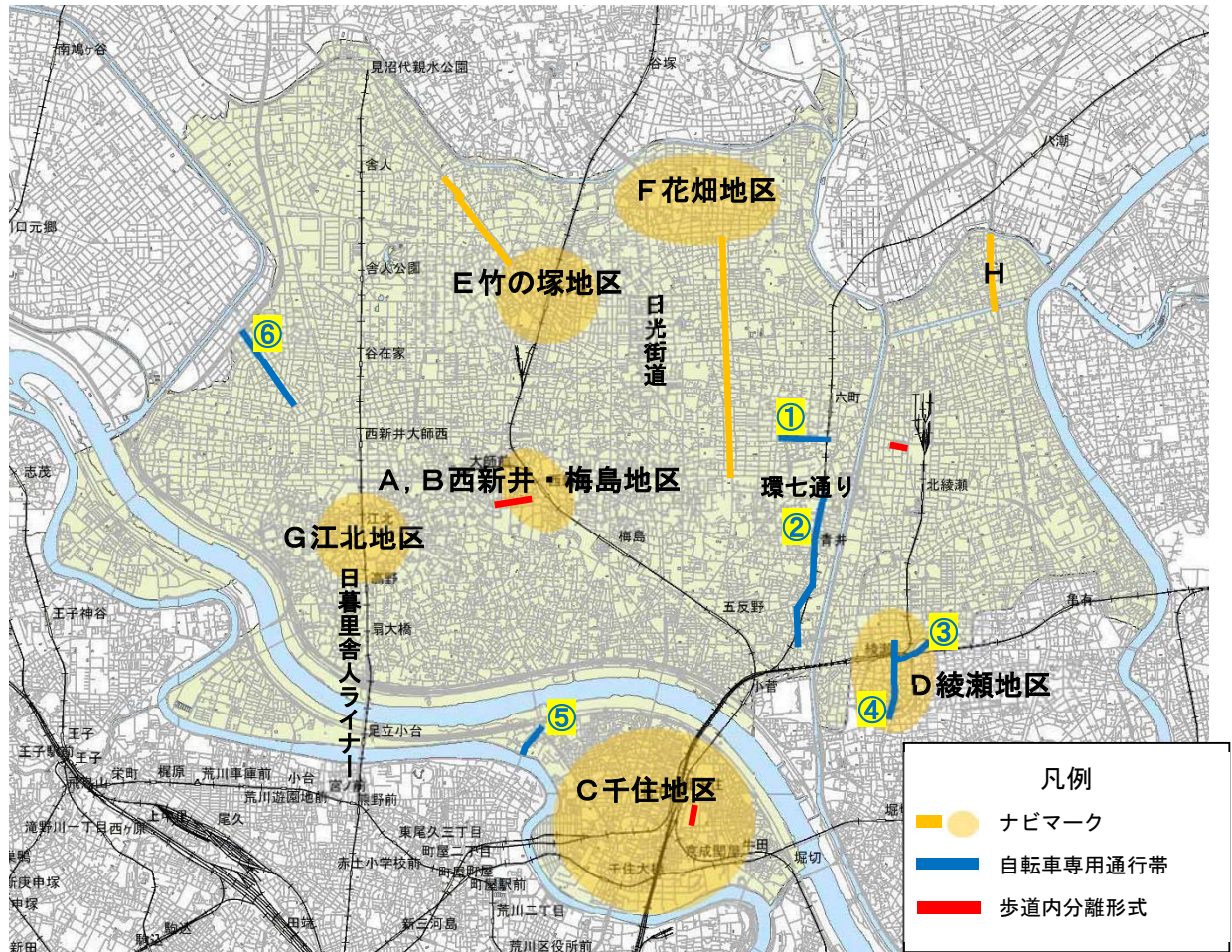


図 2.2 長期整備箇所



2 自転車通行空間の整備状況

これまで、「足立区自転車利用環境整備計画」及び「足立区自転車環境整備指針（素案）」に基づき、自転車歩行者専用帯のほか、自転車歩行者道における構造的分離や主要駅周辺での自転車ナビマークの整備を進めてきている。



※①～⑥は次頁「自転車専用通行帯整備延長」路線番号

図 2.3 ナビマーク・自転車専用通行帯整備箇所図



表 2.1 ナビマーク整備延長（足立区による整備）

記号	整備箇所	路線名等	距離(m)※
A	西新井地区	大師道、ギャラクシティ西側、大正新道、亀田トレイン通り	6,403
B	梅島地区	環七南通り、旧日光街道、梅田通り等	8,740
C	千住地区	大踏切通り、北千住駅前通り	7,323
D	綾瀬地区	綾瀬川通り	9,593
E	竹の塚地区	竹の塚けやき大通り、竹の塚センター通り、駅西側、赤山街道等	8,095
F	花畑地区	文教大学周辺、花畑大橋通り	13,450
G	江北地区	江北駅周辺、女子医大足立医療センター周辺	3,800
H	その他	葛西用水桜通り	720
※ 距離は道路延長		合計	58,124

表 2.2 自転車専用通行帯整備延長

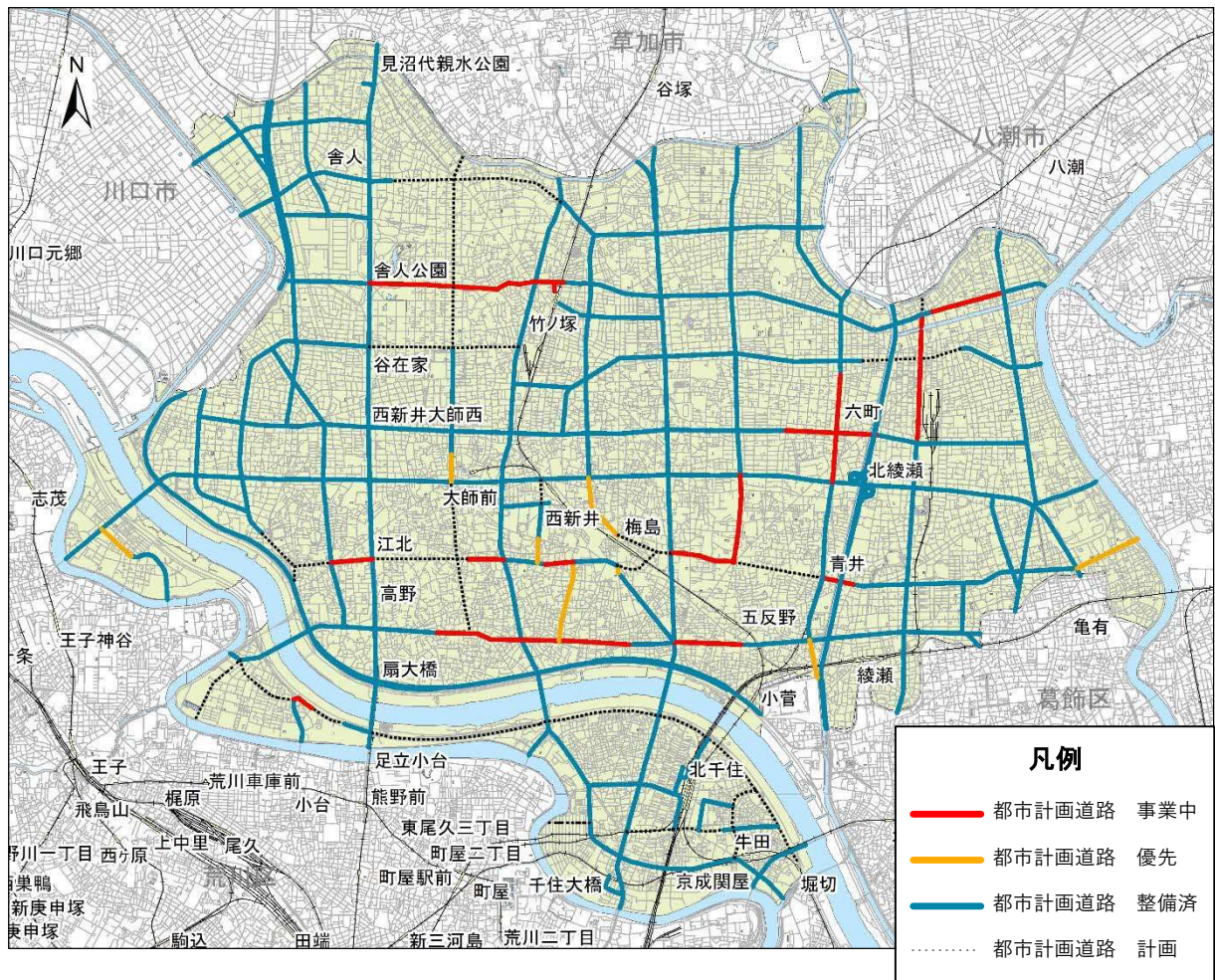
No	整備箇所	路線名等	整備者	距離(m)※
①	六町二丁目1番 ～六町一丁目16番先	環七北通り (補助第258号線)	都	1,040
②	青井五丁目13番地先 ～西綾瀬四丁目6番地先	補助第140号線	都	3,190
③	東綾瀬一丁目9番地先 ～綾瀬三丁目12番地先	区道綾瀬312	区	670
④	綾瀬二丁目2番地先 ～東綾瀬一丁目7番地先	川の手通り (補助第109号線)	都	1,580
⑤	千住桜木二丁目12番地先 ～千住桜木二丁目16番地先	尾竹橋通り (補助第100号線)	都	700
⑥	鹿浜七丁目12番地先 ～加賀一丁目19番地先	おしべ通り (補助第251号線)	区	1,800
※ 距離は双方向の整備延長		合計		8,980



3 都市計画道路の整備状況

足立区都市計画道路図 第4次事業化計画（令和5年9月25日現在）を基に現在の都市計画道路の整備状況を示す。

区内の都市計画道路の総延長は約16万1千kmで令和4年度末現在の整備状況は、完了延長約12万5千km、進捗率約78%である。



(出典：足立区都市計画道路図 第4次事業化計画)

図 2.4 足立区内の都市計画道路



第3章 自転車ネットワーク路線の検討

P 7で示した選定手順に基づき、自転車ネットワーク路線を検討する。

1 既存計画路線

足立区では平成16年3月に作成された「足立区自転車利用環境整備計画」にて既に自転車走行空間ネットワーク（案）が検討されている。そのルートを下図に示す。

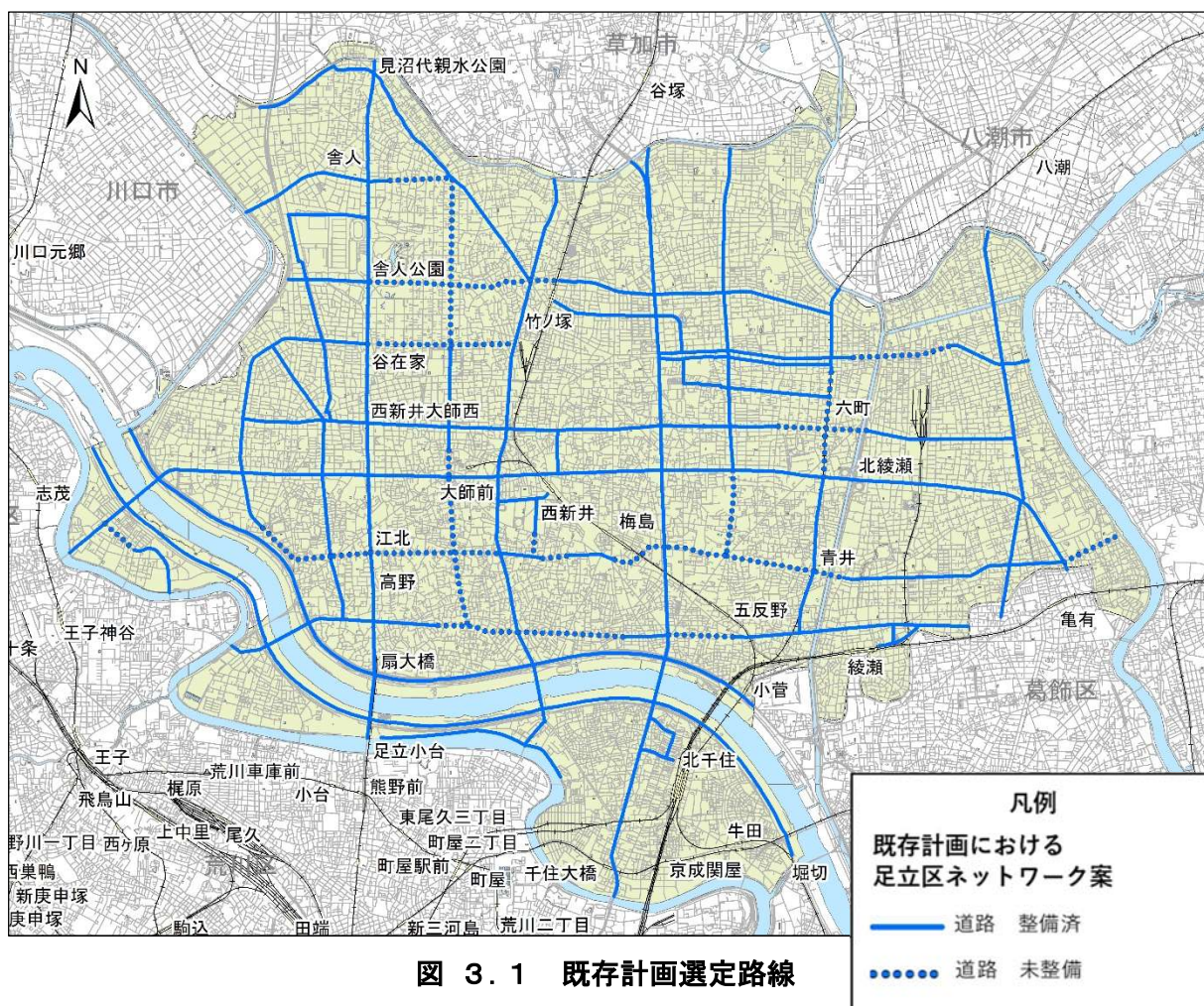


図 3.1 既存計画選定路線



2 追加路線の抽出と整理

(1) 既存計画路線における空白地域をカバーする路線

既存計画において、大きく空白地域となっているエリアをカバーする路線を追加する。なお、(2)以降で追加する路線等を勘案し路線を選定する。

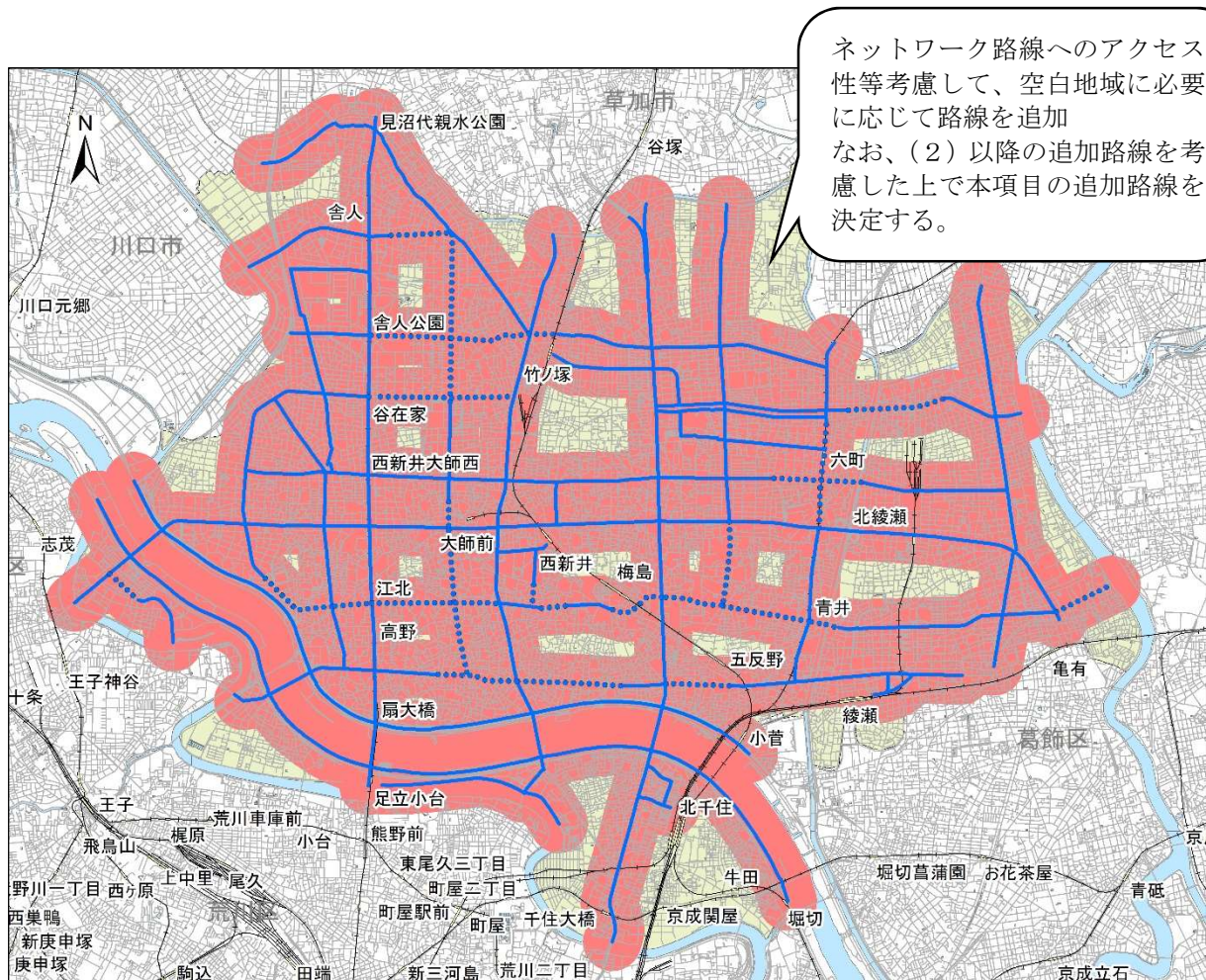


図 3.2 既存計画選定路線からの300m圏域（空白地域）





(2) 行政施設や学校等へのアクセスを考慮した路線

公共施設や自転車通学が想定される高校・大学の立地状況を踏まえ、ネットワーク計画にアクセス性を確保できるように路線を追加する。

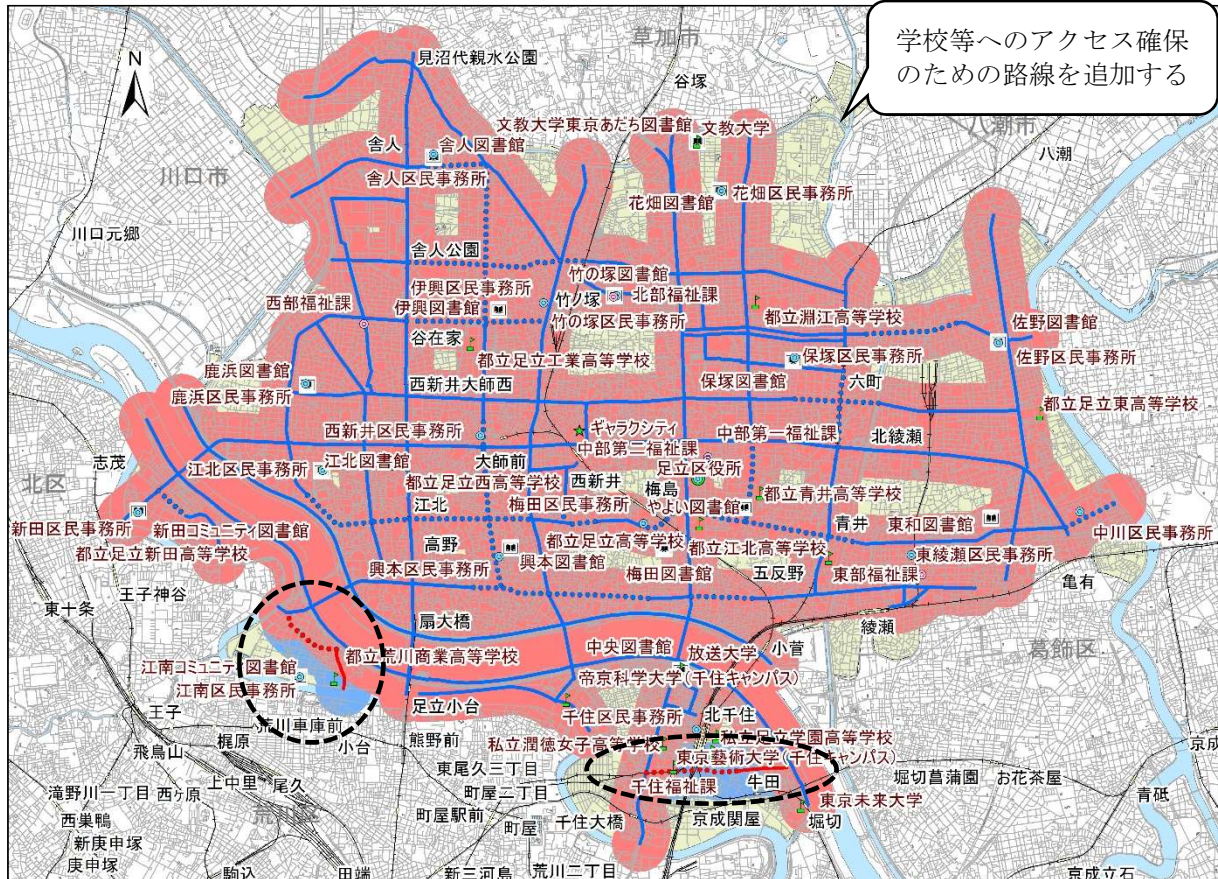


図 3.3 【参考】行政施設・学校の位置を考慮した選定路線





(3) 駅や自転車駐車場へのアクセスを考慮した路線

足立区に設置されている区営の自転車駐車場は、主に鉄道駅周辺に多く整備されている。また、バス停などにもサイクルアンドバスライド用にバス停付近の自転車駐車場が整備されている。

区内の自転車駐車場の立地状況を踏まえ、ネットワーク計画へのアクセス性を確保できるように路線を追加する。

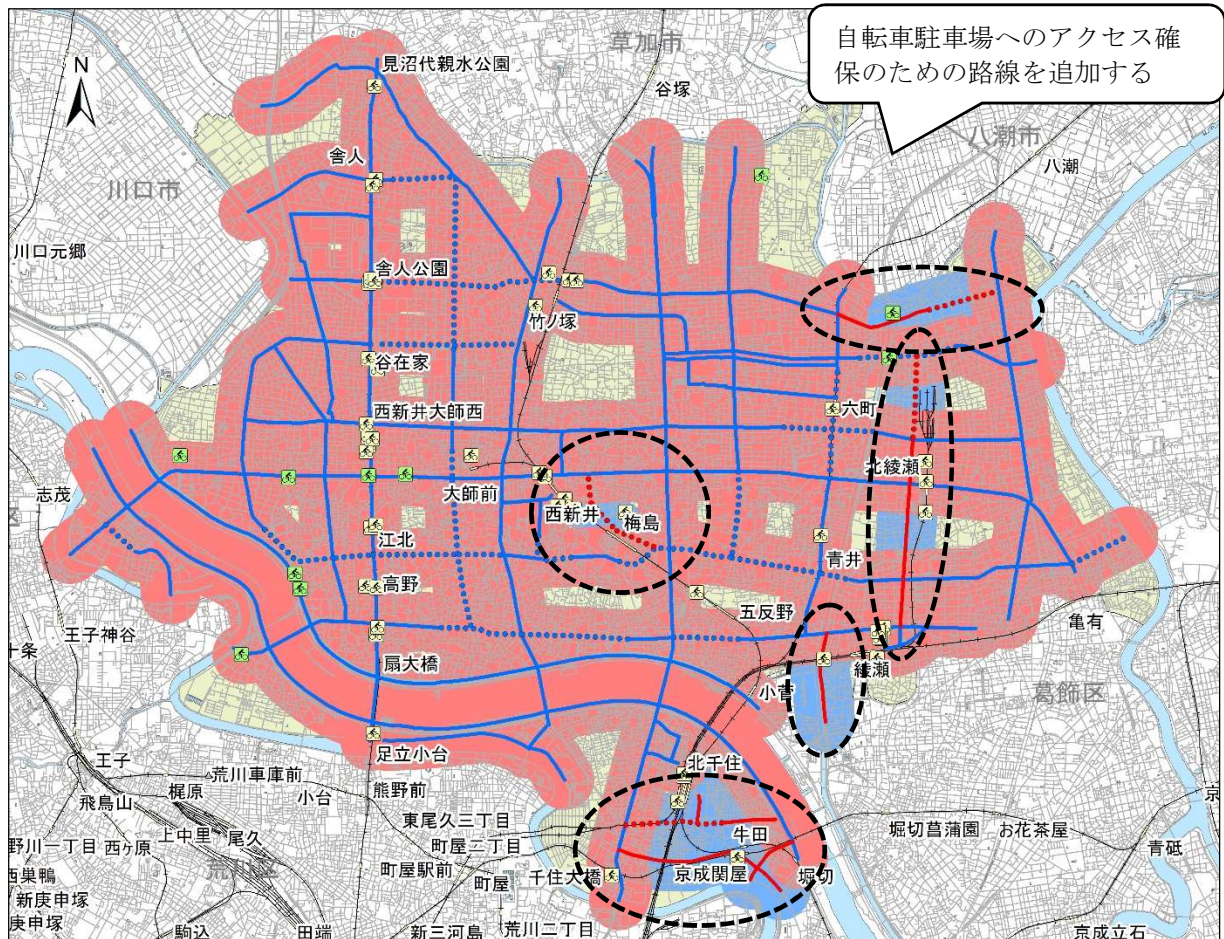
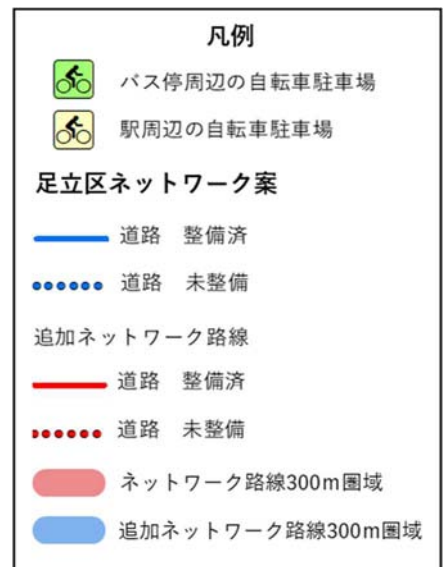


図 3.4 駅や自転車駐車場の位置を考慮した選定路線





(4) 自転車関与事故の発生状況を考慮した路線

「警視庁HP 交通事故発生マップ 事故状況別マップ（一般道）自転車事故発生状況 2020年～2022年」を基に、事故が多発している路線を選定する。

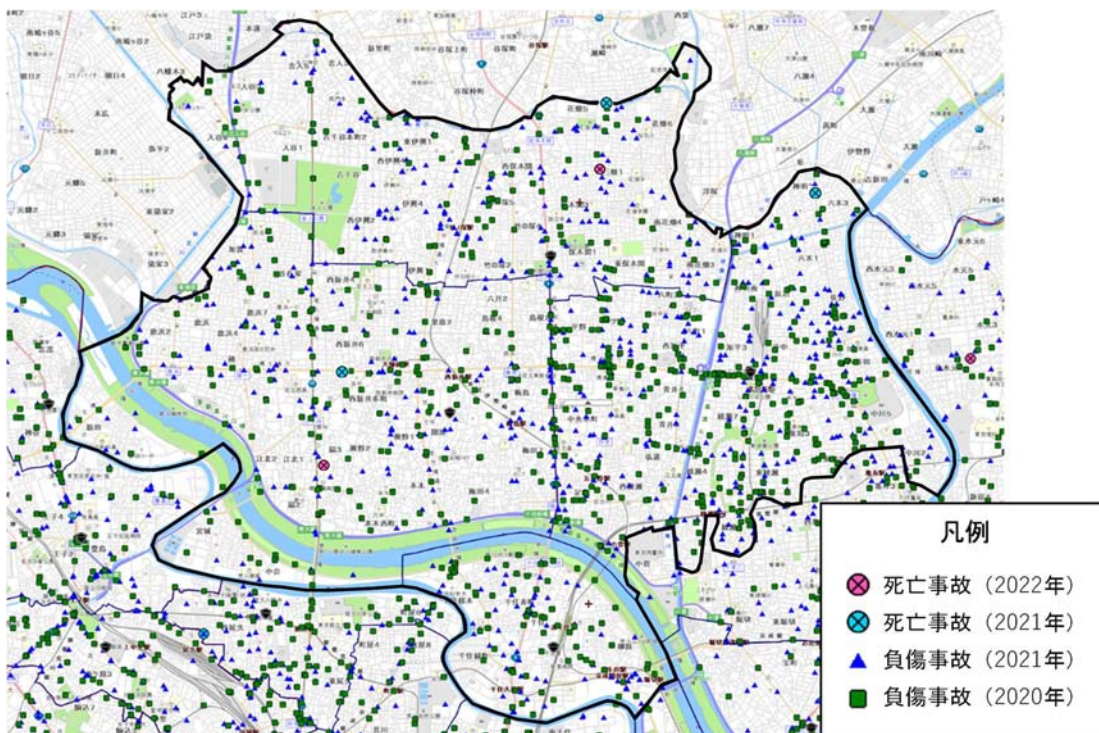
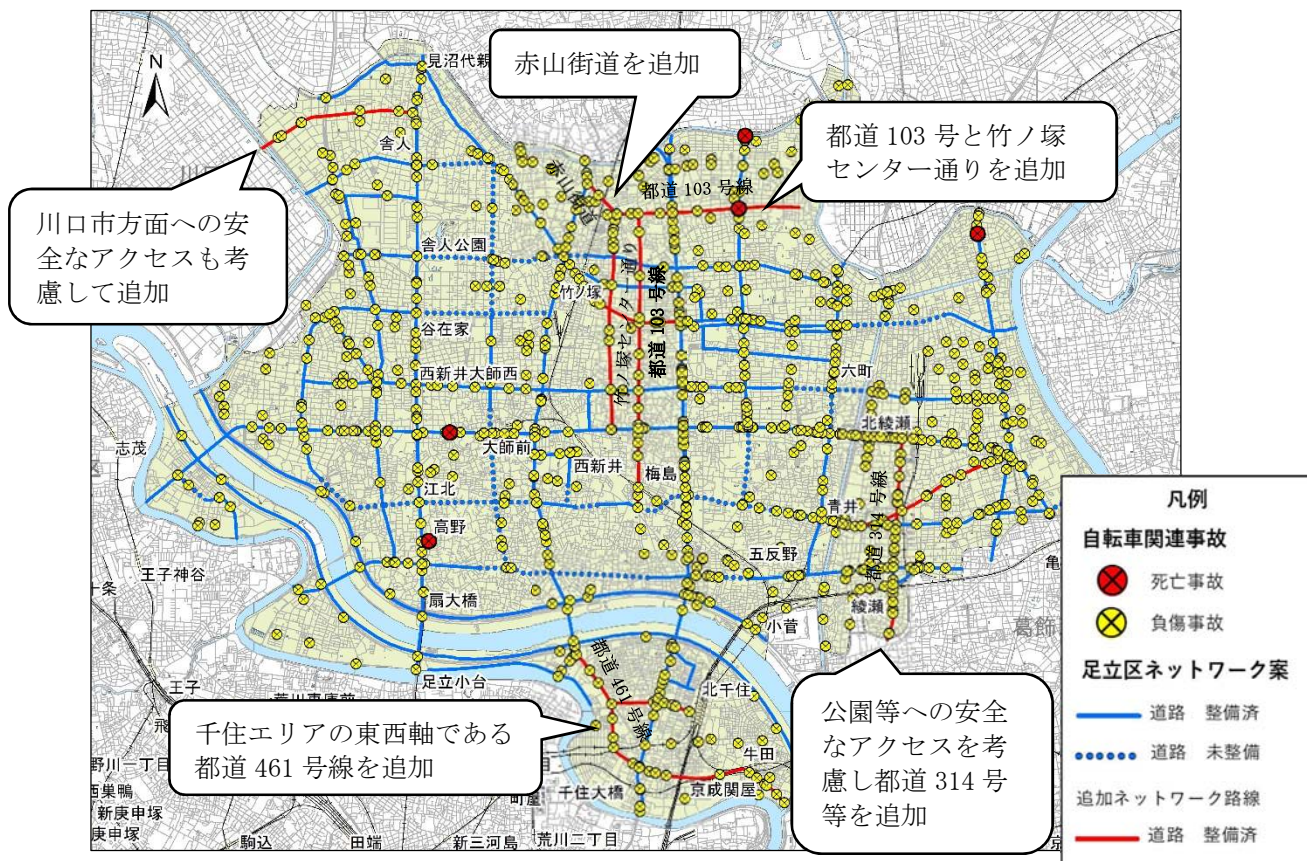


図 3.5 交通事故発生マップ（抽出条件：自転車の事故 2020—2022 年）



(警視庁ホームページをもとに作成 抽出条件：自転車の事故 2020—2022 年)

図 3.6 自転車関与事故の発生状況を考慮した選定路線



(5) 公園やスポーツ施設へのアクセスを考慮した路線

主要な公園やスポーツ施設（足立区都市マスタープランに記載されるスポーツ・レクリエーション拠点）やスポーツ施設の位置を考慮した路線を選定する。

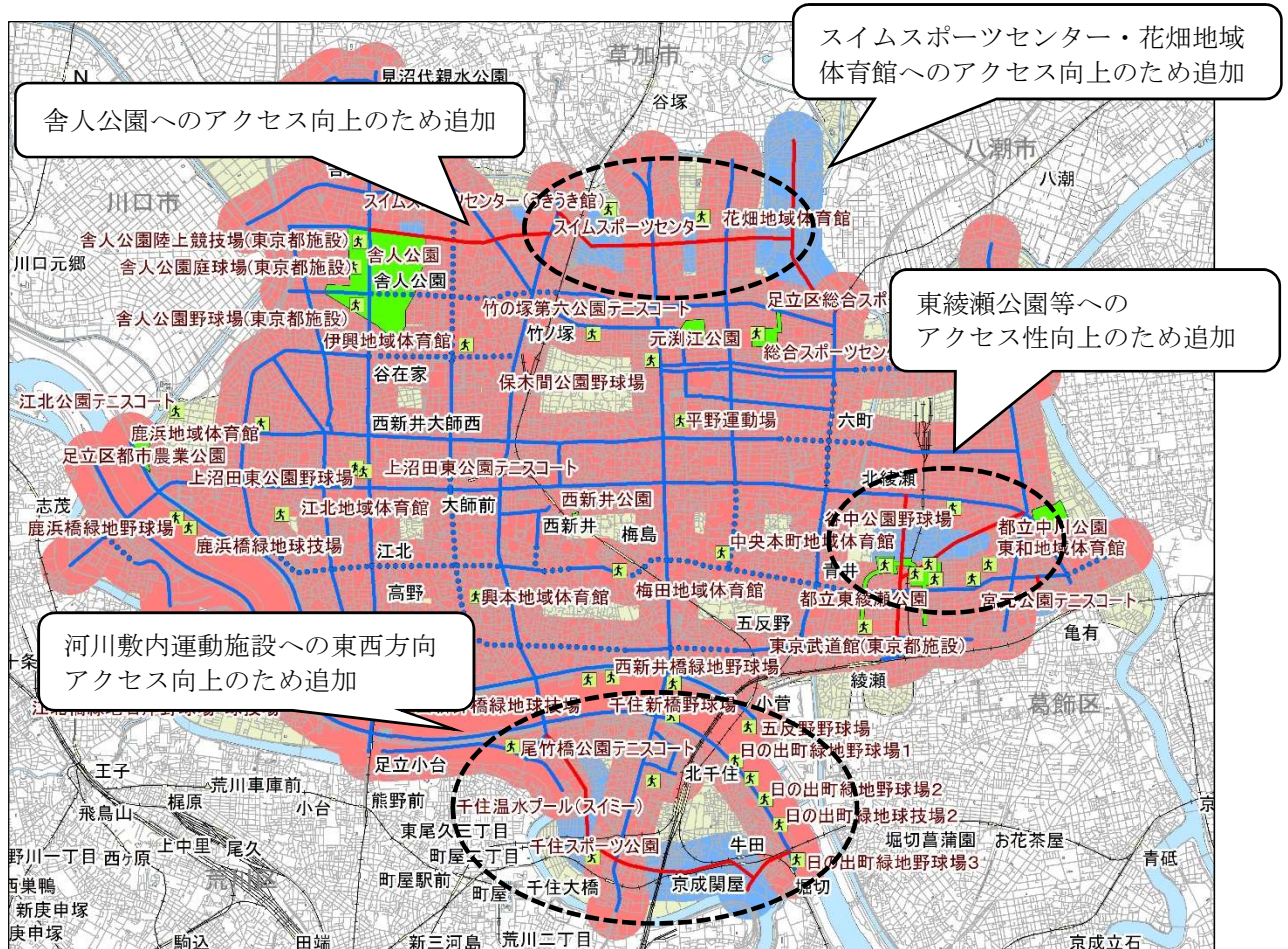


図 3.7 公園・スポーツ施設等の位置を考慮した選定路線





(6) 観光施設（寺社等）へのアクセスを考慮した路線

区内の主要な観光資源となる施設へのアクセス性を確保する路線を追加することで、自転車観光の回遊性を高める路線を選定する。

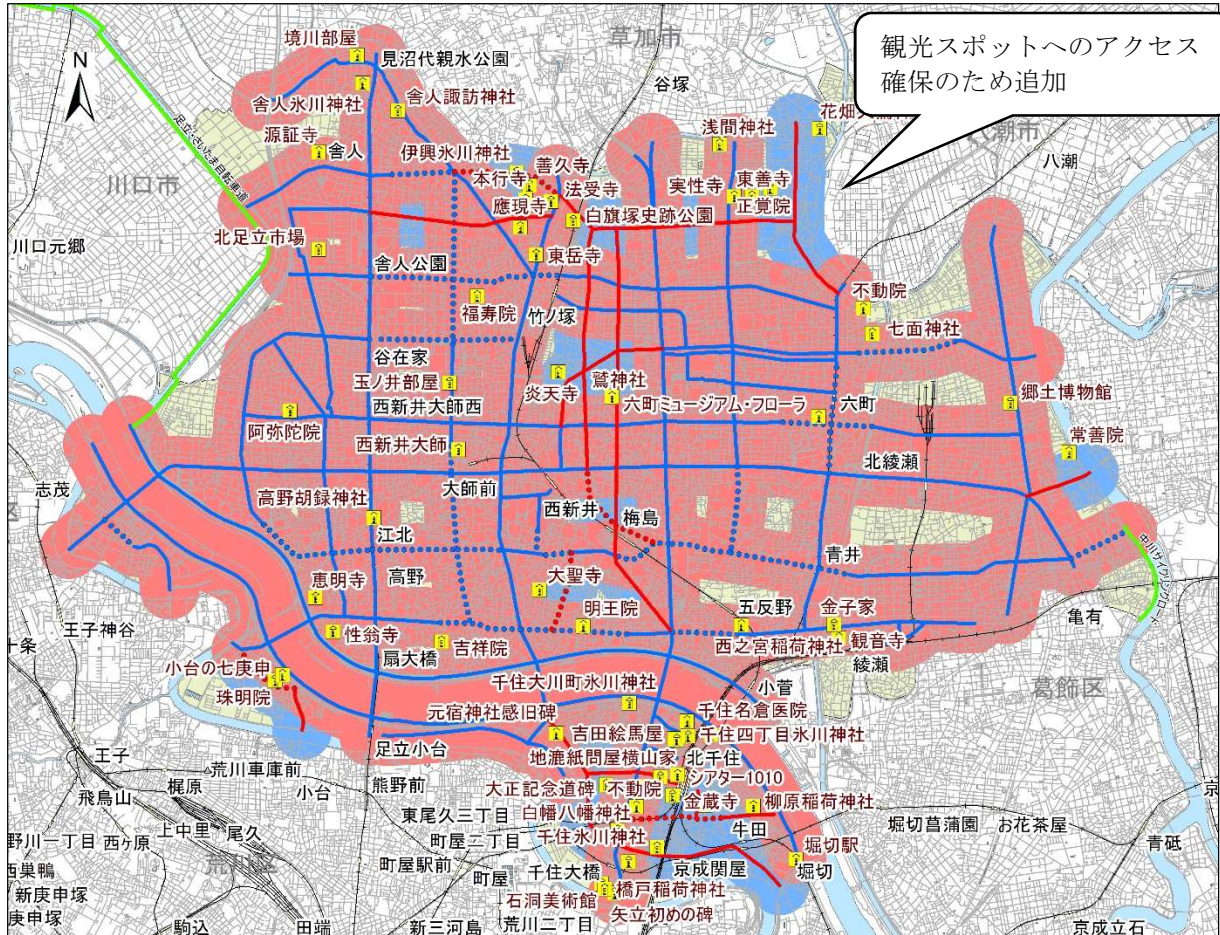
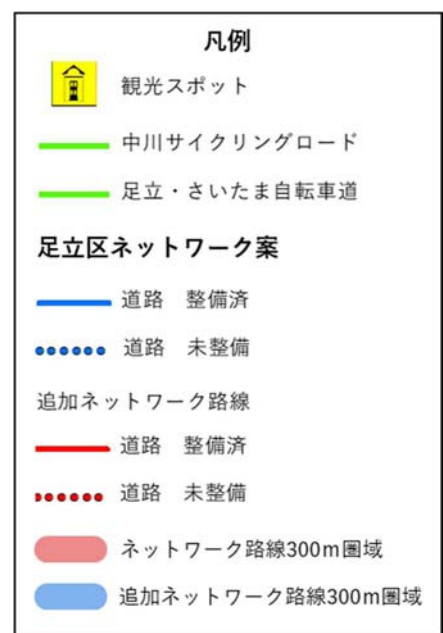


図 3.8 観光施設（寺社等）へのアクセスを考慮した路線選定路線





(7) 隣接区市の自転車ネットワーク計画との連携

足立区のネットワーク計画と隣接する市区のネットワーク計画の連続性を確保するため、現在公表されている隣接する区および市のネットワーク計画を踏まえて路線を選定する。

表 3.1 現在公表されているネットワーク計画

計画	主体	策定年度
1 北区自転車ネットワーク計画 (案)	北区	H30.12
2 荒川区自転車総合活用推進計画	荒川区	R4.9
3 別冊 葛飾区自転車ネットワーク計画	葛飾区	R4.2
4 草加市自転車ネットワーク計画	草加市	H31.3

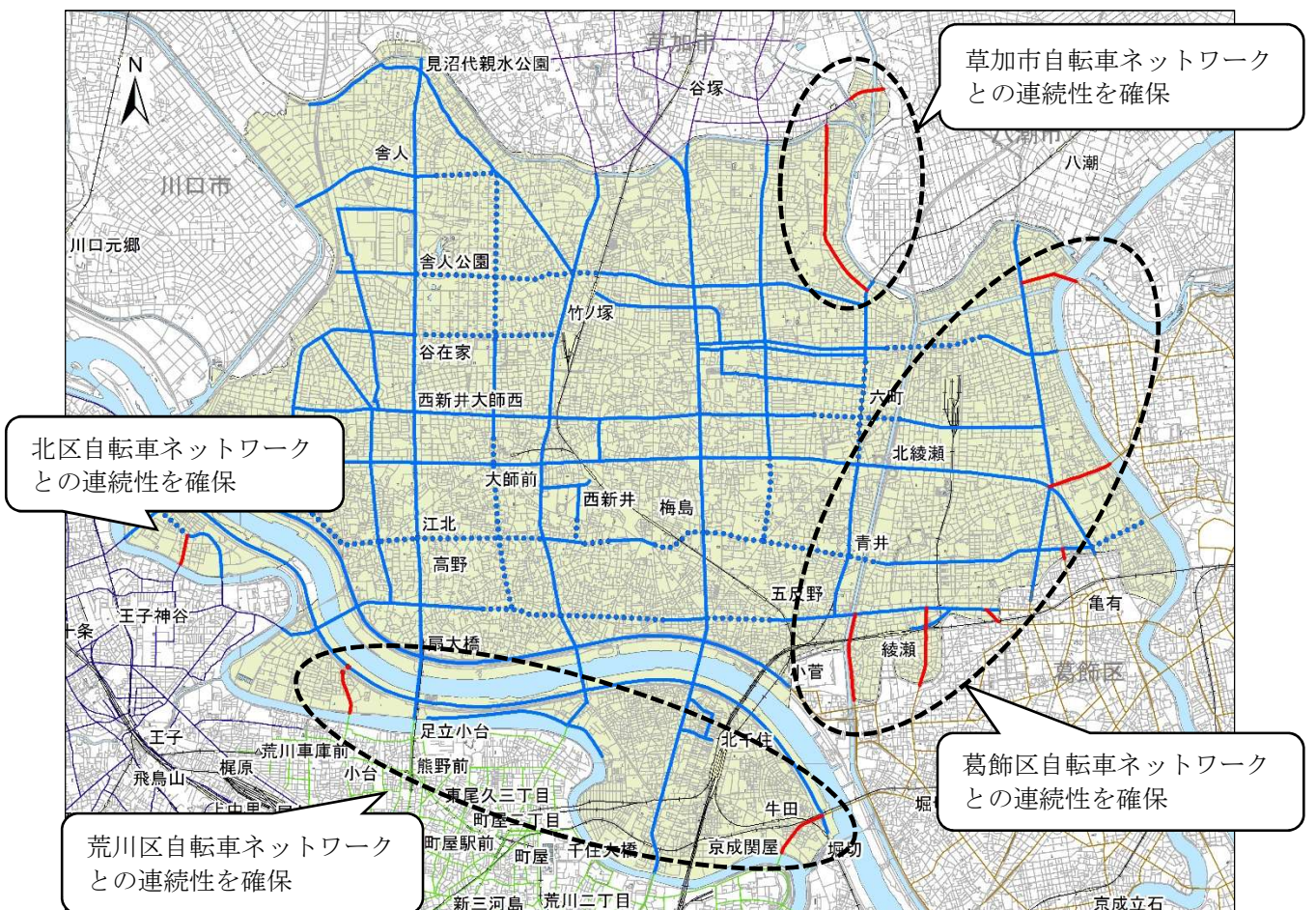
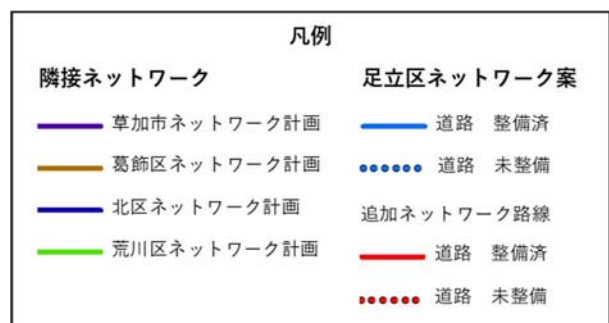


図 3.9 隣接区市ネットワークとの連続性を考慮した選定路線





(8) ネットワークから除外する路線

前項までのネットワーク候補路線を踏まえた上で、平成16年3月に作成された「足立区自転車利用環境整備計画」にて「自転車走行空間ネットワーク(案)」として選定した候補路線と照合し、ネットワークの密度や整備の必要性・道路幅員による整備可否等を含めて候補路線から除外する路線を検討した。

なお、国道4号については、国の自転車通行空間の整備計画で整備検討対象区間として位置づけられていることから、本ネットワーク計画の対象とした(次頁参照)。

また、都道318号環状第七号線については、都が2021年度に策定した「東京都自転車通行空間整備推進計画」において、2030年度までに整備に取り組む区間とされていないことから、現時点では本ネットワーク計画の対象外とした。(次頁参照)

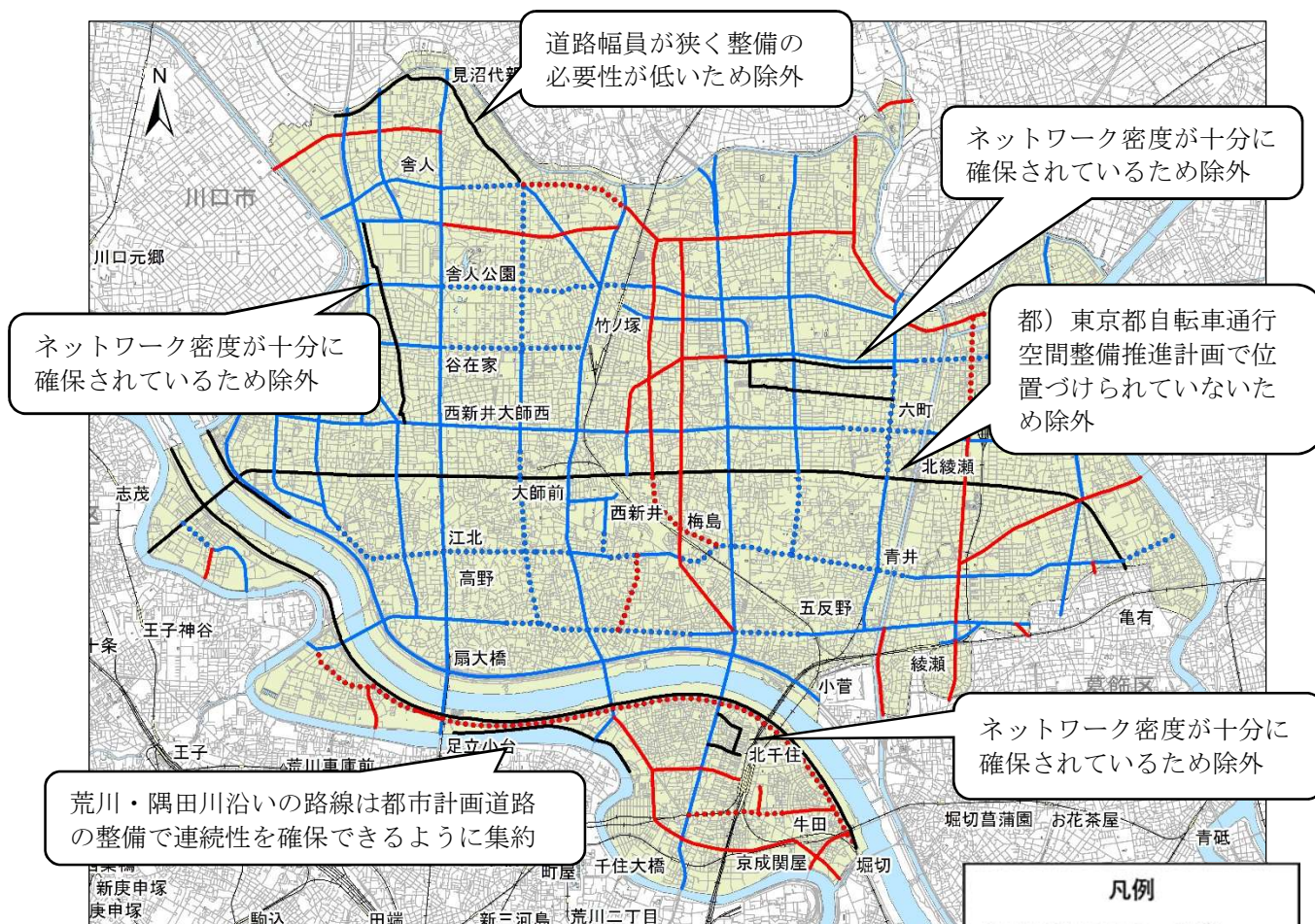


図 3.10 ネットワーク候補路線から除外する路線

なお、環状七号線以外の都道については、他の計画路線との連続性を考慮し本計画においては候補路線としている。「東京都自転車通行空間整備推進計画」において、2030年度までに整備に取り組む区間とされていない路線も含まれるが、実現に向けて東京都と協議を行っていく。

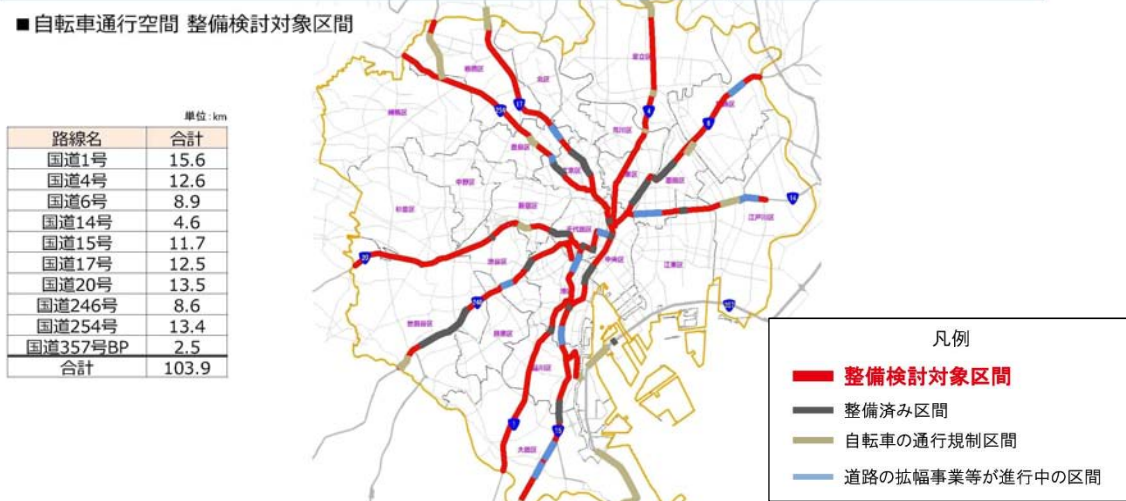


(参考資料：国、東京都の自転車通行空間整備計画)

5. 整備計画(東京23区の自転車通行空間の整備検討対象区間)

- 管理路線(延長約164km)のうち、直轄国道の放射軸路線(国道1・4・6・14・15・17・20・246・254・357号バイパス)を対象路線とする。
- 対象路線のうち、整備済みの区間や自転車通行規制区間、道路の拡幅事業等が進行中の区間を除いた延長約104kmを整備検討対象区間と位置づけ、交通の安全性・円滑性の向上を図るため、**自転車通行空間の確保に取り組む。**
- 延長約104kmのうち、**現状の道路状況等を踏まえ、車道上の自転車利用者の安全性と利便性向上を考慮し、連続的な自転車通行空間の整備が早期に可能な区間について、関係機関と協議した上で、今後概ね3年間で整備する。(整備延長：約60km想定)**
- 連続的な自転車通行空間の整備が困難な区間については、道路空間再配分の可能性の検討及び試行的な実施等、自転車通行空間のネットワーク形成に向けた取組を関係機関と協議しながら整備推進する。【p.11,12参照】

■自転車通行空間 整備検討対象区間



出典：東京23区内における直轄国道の自転車通行空間の整備計画（東京国道事務所 HP）



図 5-1 自転車通行空間整備に取り組む区間

- ※ 整備形態については、関係者との協議等により決定する。
- ※ 都道のうち都市計画道路の新設・拡幅事業等は、各事業計画に基づき整備を実施している。
- ※ 事業期間は、用地取得状況等の現場条件による。
- ※ その他、臨港道路等において、累計約45kmの自転車通行空間の整備に取り組む。
- ※ 自転車通行空間の整備が困難な区間においては、状況に応じて代替ルート等を検討する。

出典：東京都自転車通行空間整備推進計画（東京都 HP）

2030年度までに整備に取り組む区間



3 自転車通行空間ネットワーク候補路線

前項までの(1)～(8)を踏まえ、足立区における自転車通行空間ネットワーク候補路線を選定した。なお、ネットワーク路線の全延長は約146km、足立区の面積が約53.25km²であることから、ネットワーク密度は約2.7km/km²となる。

従って、安全で快適な自転車利用環境創出ガイドラインに基づく基準となる1km/km²以上の密度を確保している。

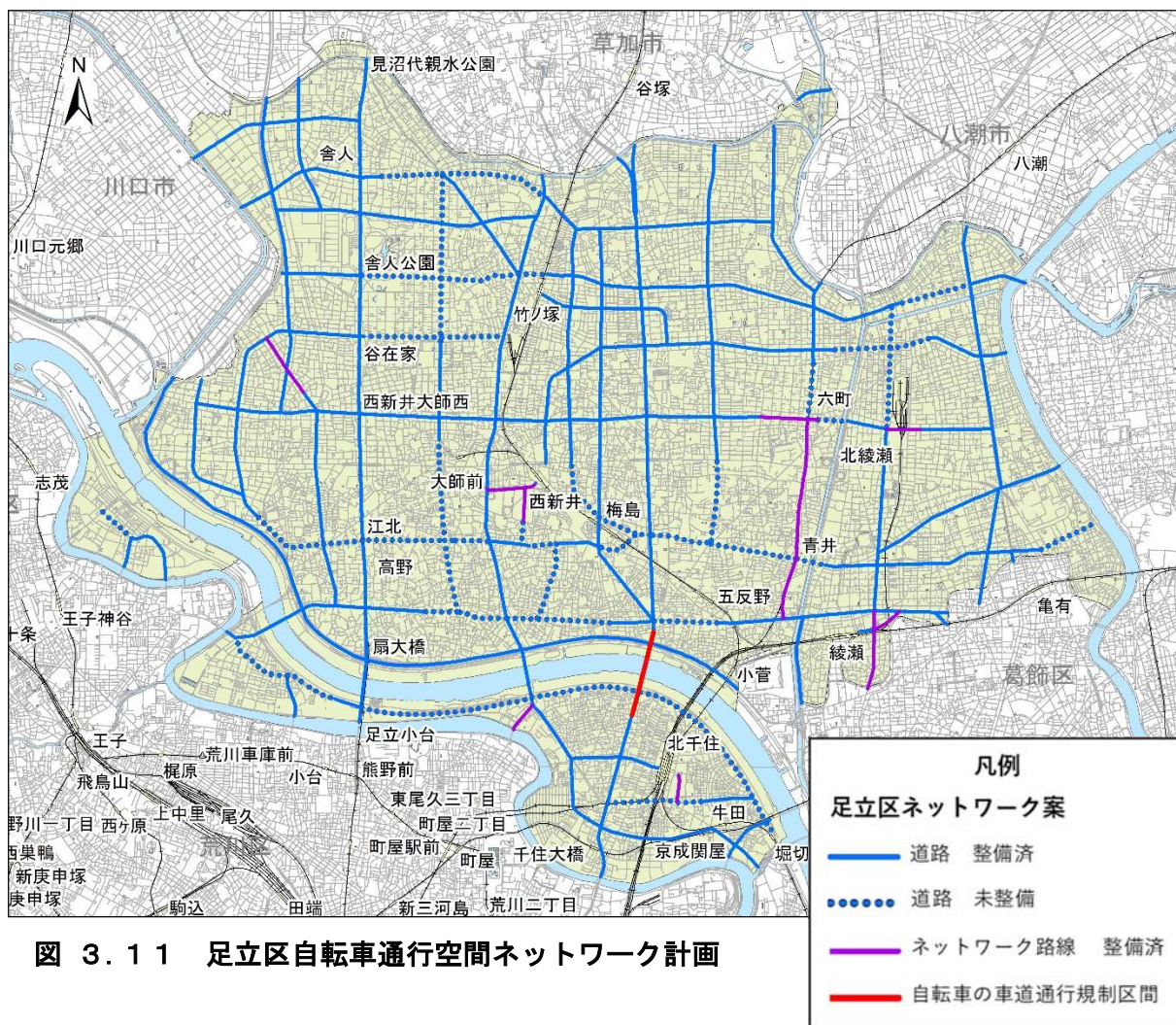


図 3.11 足立区自転車通行空間ネットワーク計画

上記に示した自転車ネットワーク路線について、整備方針を定める。



第4章 モデル整備路線等の選定

1 モデル整備路線

前章に示した自転車ネットワーク候補路線は総延長約146kmにおよび、うち区道部分の整備済路線の延長は約3kmで、全区間を短期間で整備することは困難である。

そこで、補助258号線（環七北通り）をモデル路線として、前期計画内に整備を進め、自転車専用通行帯や車道混在等の整備形態（詳細はP25参照）での効果を検証する、なお、補助258号線をモデル路線として設定した理由は以下のとおりである。

- ① 全線の道路整備がほぼ完了している。
- ② 都道整備部分（都市計画道路新設部分）と区整備済み部分が混在している。
- ③ 道路の幅員構成について整備時期による違いがある。
- ④ 既に自転車歩行者道内での分離を行っている区間がある。

表 4.1 自転車通行空間ネットワーク路線のモデル整備区間延長

自転車通行空間ネットワーク路線			
ネットワーク整備延長	約146km		
モデル路線			
モデル路線延長	未整備	整備済	合計
	約7.2km	約1km	約8.2km

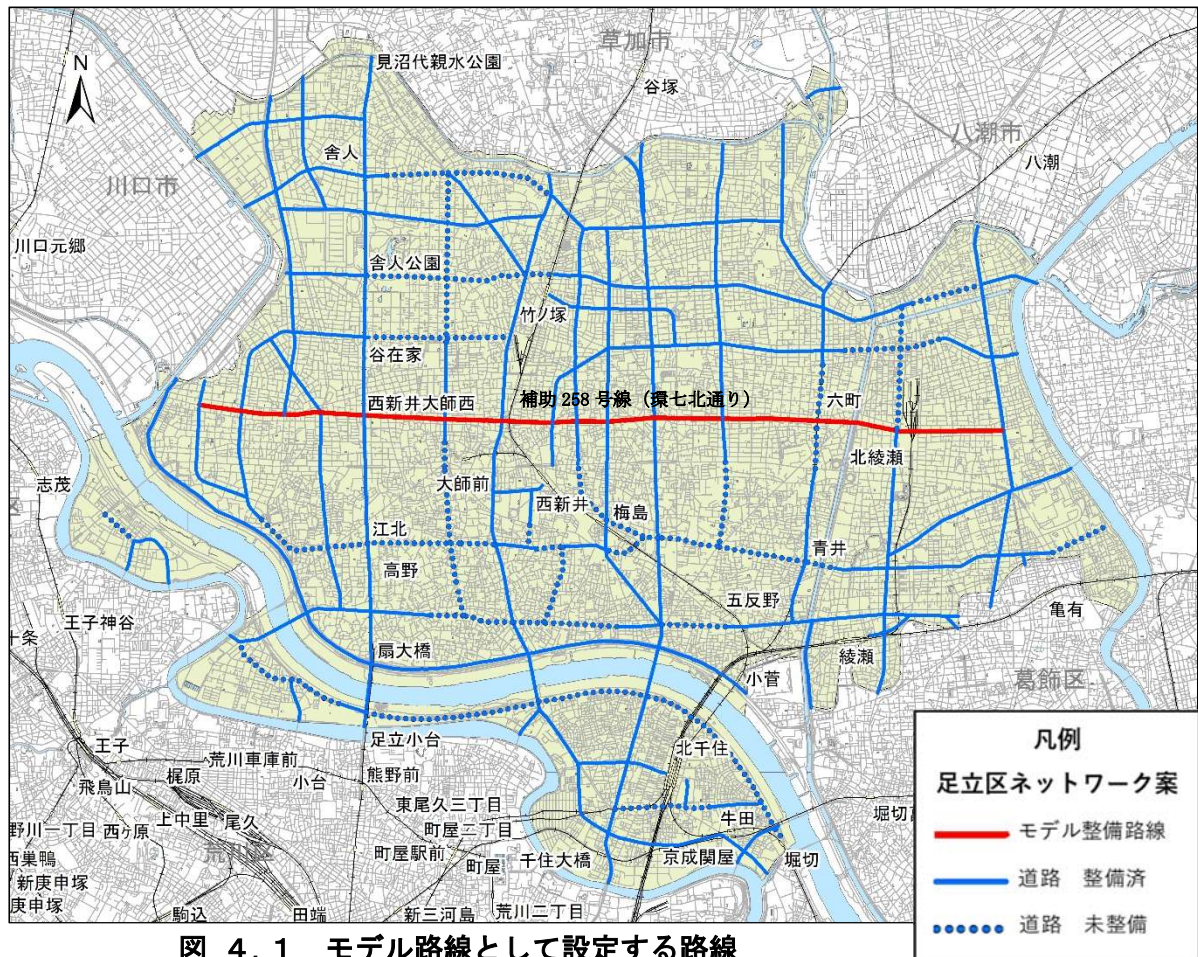


図 4.1 モデル路線として設定する路線



2 先行整備区間

1 で示したモデル整備路線に加え、都市計画道路の整備や区道の維持補修に合わせて自転車通行空間の整備を進める。

現時点の計画において定められている整備区間および整備延長は下記に示す通りであるが、今後、他の区間においても速やかに整備が進められよう関係部署と調整を進める。

表 4.2 先行整備区間延長

先行整備区間延長 (km)											
年度	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15	R15 時点累計
都市計画道路	1.0	0	0	0	0	0	0.4	0	0	0.8	2.2
維持補修工事※	0	1.0	0.9	1.8	0.9	0.6	0.7	0.8	0.8	0	7.5
計	1.0	1.0	0.9	1.8	0.9	0.6	1.1	0.8	0.8	0.8	9.7

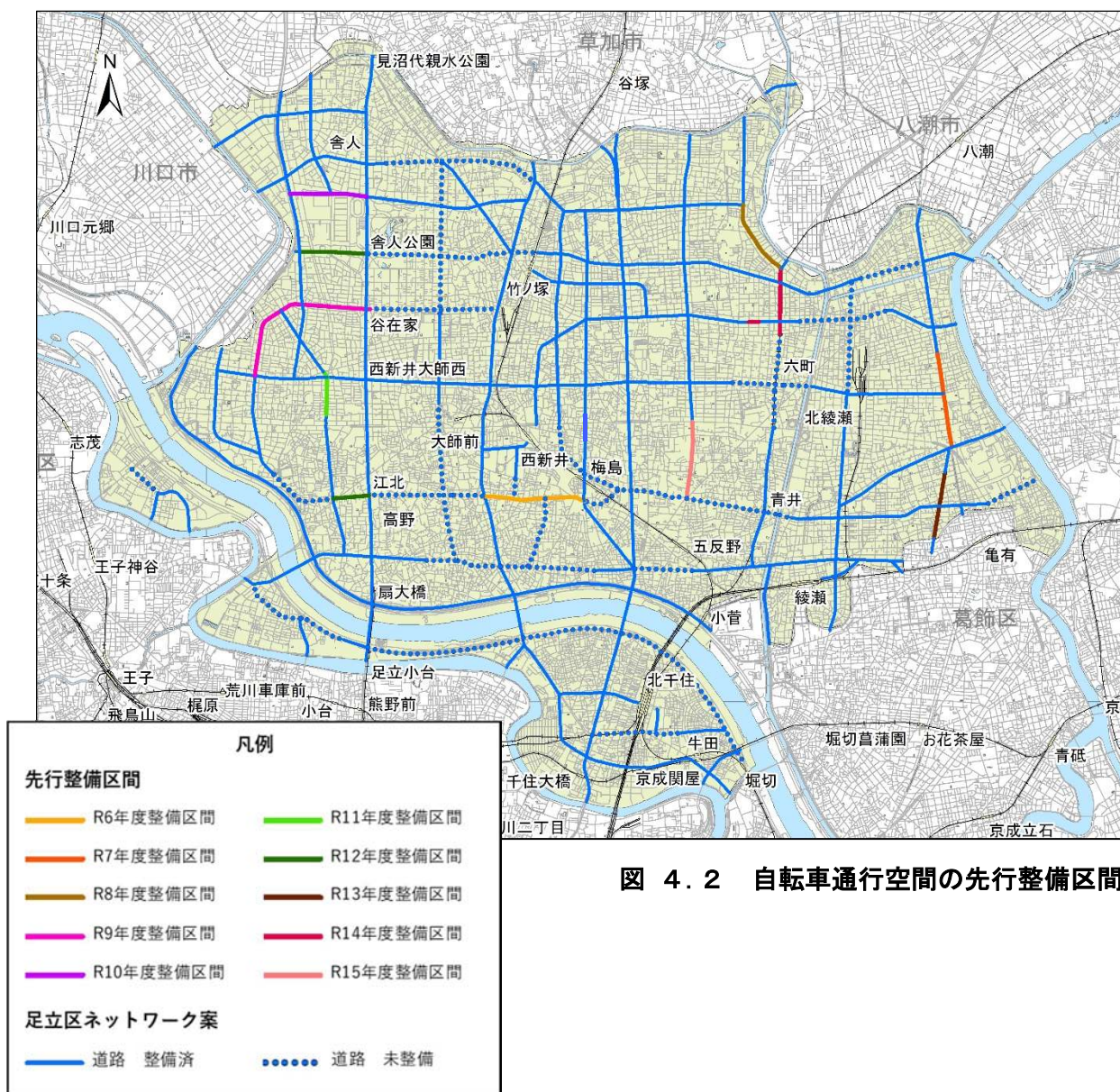




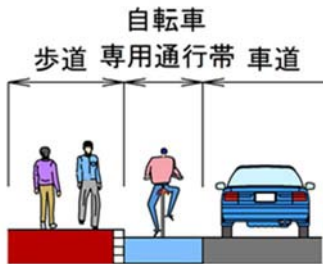

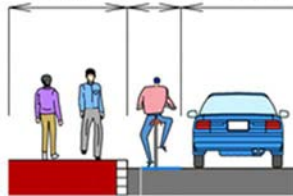

図 4.2 自転車通行空間の先行整備区間



第5章 自転車通行空間の整備形態の検討

1 整備形態

自転車ネットワークに選定された路線では、自転車は「車両（軽車両）」であり、車道通行が大原則であることに基づき、以下の3つの道路形態を基本として整備する。

	名称	整備イメージ
A	自転車道	<p>【双方向通行の場合】</p> <p>歩道 自転車道 車道</p>  
B	自転車専用通行帯	<p>自転車</p> <p>歩道 専用通行帯 車道</p>  
C	車道混在	<p>【歩道のある路線の場合】</p> <p>自転車</p> <p>歩道 通行帯 車道</p>  

なお、上記の整備形態が、道路の幅員等により整備が困難な場合は、区内でも既に整備されている「D 自転車歩行者道内での分離」形式を暫定的にネットワーク路線とすることも可能とする。

既に整備されている自転車歩行者道内での分離形式の例（西新井駅前さくら参道）を次頁に示す。



名称		整備イメージ
D	自転車歩行者道内での分離	

今後、区内のネットワーク候補路線の整備は、交通量調査を実施したうえで、道路管理者と交通管理者との協議により原則として上記A～Cに示した整備形態を選定することとする。

なお、「自転車ナビマーク」は本ネットワーク候補路線の整備対象外とする。既に自転車ナビマークが整備されている区間がネットワーク候補路線として選定されている場合は、矢羽根を追加し「C.車道混在」整備とする。

2 自転車通行空間端部の処理

自転車通行空間は連続して整備されることが求められるが、車道や歩道幅員等の状況により連続性が担保されず、自転車通行空間が途切れてしまう箇所も存在する。こうした状況に対応するため、自転車通行空間端部の整備手法についての参考事例を以下に示す。なお、整備手法は、自転車通行空間の端部の道路形態を考慮し、道路管理者と交通管理者との協議により決定する。

整備例①	ナビラインの設置
整備内容	自転車専用通行帯の始点及び終点にナビラインを設置し、自転車専用通行帯の走行や、自転車専用通行帯が途切れた後も引き続き車道走行を促す。自転車ナビマークは本線部分（青色の部分）に整備する。
整備イメージ	



整備例②	歩道部及び車道部に誘導する矢印等の路面標示の設置
整備内容	自転車専用通行帯の始点に自転車を車道部へ誘導する路面標示、終点部に歩道部に誘導する路面標示を設置する。自転車通行空間の端部において車道通行に支障があり、歩道に十分な幅員が確保されている場合に整備の検討をおこなう。
整備イメージ	
	



3 選定基準及び選定フロー

(1) 整備形態の選定基準

自転車通行空間の整備形態については、国土交通省並びに警視庁が定めた「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」に準ずることとする。

下表の通り、自動車交通量や通行速度により整備形態を選定するが道路幅員等の状況を勘案し、交通管理者・道路管理者と協議の上、整備手法を決定する。

以下に、上記で示した A～C の整備基準を示す。

表 5.1 自転車通行空間整備形態の選定基準

	A 自動車の速度が 高い道路	B A・C以外の道路	C 自動車の速度が低 く、自転車交通量 が少ない道路
自転車と 自動車の分離	構造的な分離	視覚的な分離	混在
目安 (※)	速度が 50 km/h 超	A・C以外の道路	速度が 40km/h 以下 かつ 自動車交通量が 4,000 台以下
整備形態	自転車道	自転車専用通行帯	車道混在（自転車 と自動車を車道で 混在）

※ 参考となる目安を示したものであるが、分離の必要性については、各地域において交通状況等に応じて検討することができる。

出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン

整備形態の選定フローについて次ページに示す。



(2) 整備形態の選定フロー

自転車ネットワーク計画候補路線のうち、区道における前述のA～Cの整備形態の選定フローを以下に示す。

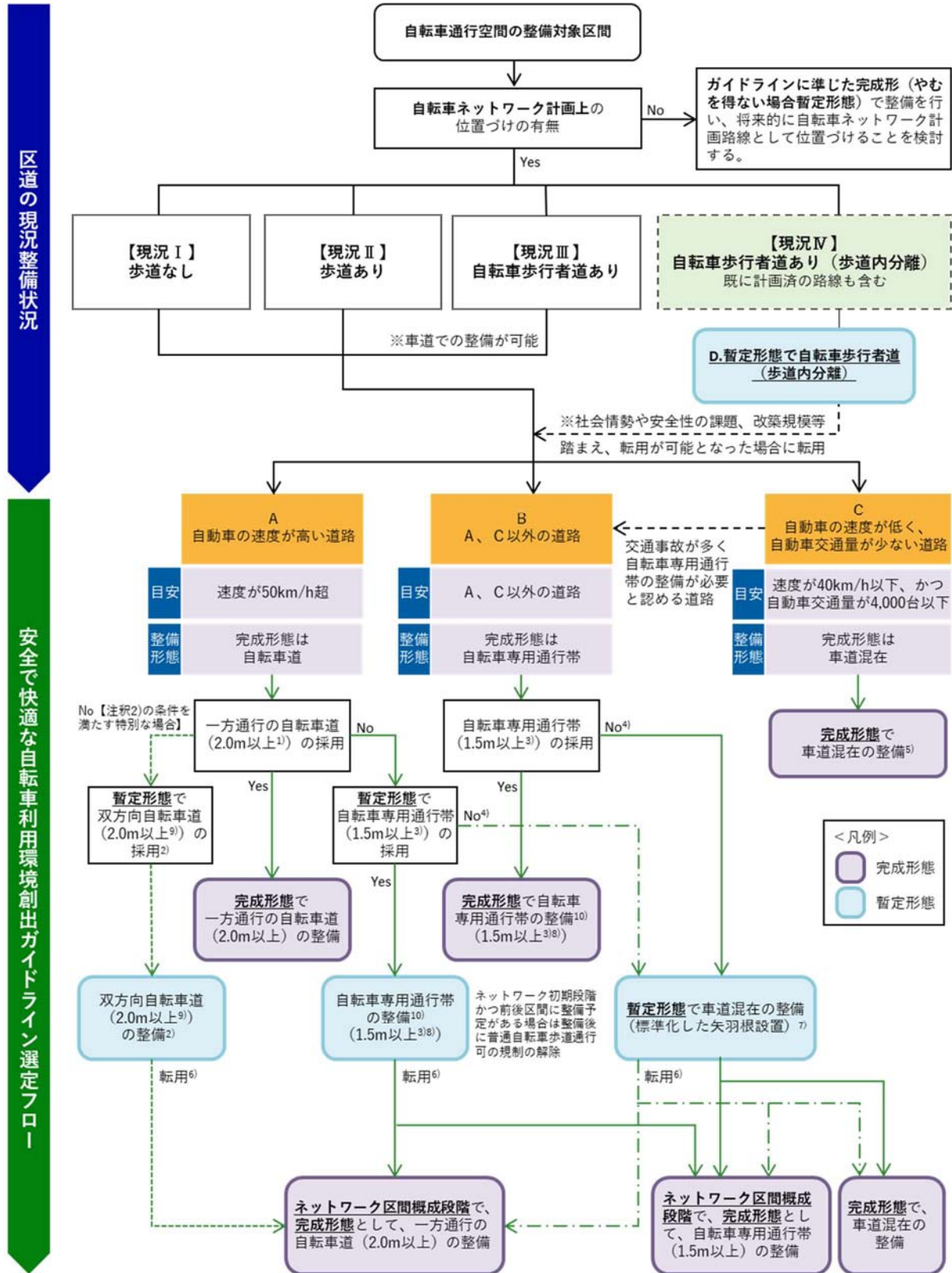


図 5.1 整備形態の選定フロー

**【整備形態選定フローの注釈】**

- 1) 自転車道の幅員は 2.0m 以上とするが、双方向の自転車道については、自転車相互のすれ違いの安全性を勘案し、2.0m よりも余裕をもった幅員構成とすることが望ましい。
- 2) 双方向の自転車道が採用できる条件は次の全ての条件を満たすこと。
 - ①一定の区間長で連続性が確保されている。
 - ②区間前後・内に双方向自転車道が交差しない。
 - 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。
 - 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。
- 3) 自転車専用通行帯の幅員は 1.5m 以上とするが、やむを得ない場合（交差点部の右折車線設置箇所など、区間の一部において空間的制約から 1.5m を確保することが困難な場合）に、整備区間の一部で最小 1.0m 以上とすることができる。
- 4) 自転車専用通行帯に転用可能な 1.5m 以上の幅員を外側線の外側に確保することを原則とし、やむを得ない場合（交差点部の右折車線設置箇所など、区間の一部において空間的制約から 1.5m を確保することが困難な場合）には、整備区間の一部で最小 1.0m 以上とすることができるものとする。但し、道路空間再配分等を行っても、外側線の外側に 1.5m（やむを得ない場合 1.0m）以上確保することが当面困難であり、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なければならない場合には、この限りではない。
- 5) 1.0m 以上の幅員を外側線の外側に確保することが望ましい。
- 6) 自転車通行空間整備後に道路や交通状況の変化により、完成形態の条件を満たすことができるようになった場合。
- 7) 暫定形態の採用が困難な場合には、当該路線・区間を自転車ネットワーク路線から除外し、代替路により自転車ネットワークを確保する可能性についても検討する。代替路として生活道路等を活用する場合については、安全性や連続性に留意する必要がある。
- 8) 普通自転車歩道通行可の規制との併用は、前後区間に自転車専用通行帯の整備予定がある場合に限ること。この場合、前後区間の自転車専用通行帯の整備時に普通自転車歩道通行可の規制を解除するとともに、その予定を事前に周知すること。
- 9) 例えば、2.5m が確保できる場合は、歩道側 1.5m、車道側 1.0m の位置に中央線を設置するなど車道に対する左側通行を誘導することが望ましい。
- 10) 路線の停車需要を把握したうえで自転車専用通行帯の整備の可否を検討する。



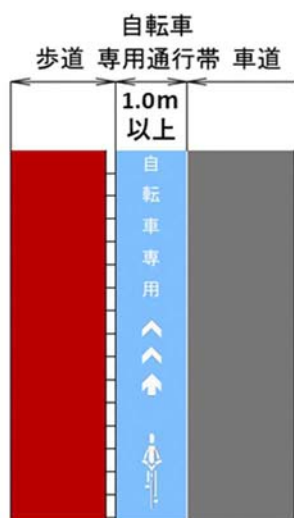
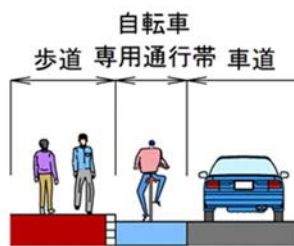
(3) 自転車利用環境整備パターン

A. 自転車道		
<p>車道上に整備し、縁石等で自動車と自転車の走行空間を構造的に分離する整備形態。自転車の通行の用に供するために、縁石又は柵、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。</p>		
<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;"> <p>【一方通行の場合】</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p>【双方向通行の場合】</p> </div> </div>		
<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;"> <p>1.5m以上</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p>2.0m以上</p> </div> </div>		
通行方法	双方向※規制により一方通行	
幅員	2.0m以上※一方通行の場合は1.5m以上	
安全性	<ul style="list-style-type: none"> ・構造分離されているため、他の交通と接触する危険性が低く、安全性が高い。 ・双方向の場合、交差点内で自転車と自動車がお互いに反対向きで走行するため、交通処理に課題があり、また一方通行区間やその他の整備区間との連続性の確保が課題となる。 	
利便性	<ul style="list-style-type: none"> ・双方向の場合、沿道施設への出入り等の利便性が確保される。 ※一方通行の場合、交差点内で沿道施設への出入り利便性が損なわれる。 	
施工性	<ul style="list-style-type: none"> ・広幅員の道路に限られる。 ・道路の再配分等、大幅な改良が伴い、整備費が高額になり、また施工期間も長くなる。 	
法的位置づけ	道路構造令	自転車道（第2条第2号）
	道路交通法	自転車道（第2条第1項第3号の3）
交通規制	<ul style="list-style-type: none"> ・なし（自転車道が整備された時点で道路交通法における交通方法の規定が定められるため公安委員会による交通規制の意思決定は不要。） ・ただし、一方通行の場合は「自転車一方通行」の規制が必要。 ※双方向の場合でも、通行者に対して自転車道の規定を明らかにする場合は「自転車専用」の規制標識を設置する工夫もある。 	



B. 自転車専用通行帯

車道上にカラー舗装やピクトグラムを整備し、自動車と視覚的に分離される整備形態。自転車が通行しなければならない車両通行帯として指定された車両通行帯。



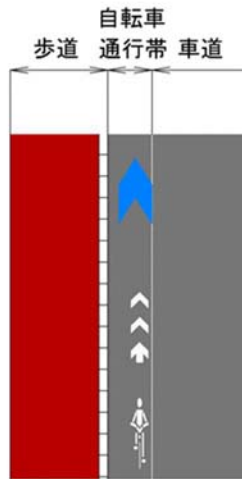
通行方法	一方通行（自動車と同方向）	
幅員	1.5m以上 ※やむを得ない場合1.0m以上	
安全性	<ul style="list-style-type: none"> ・車道内の自転車が通行すべき部分が明確になるため、他の交通と接触する危険性は低く、安全性は高い。 ・自転車の走行が駐停車車両に妨げられることが懸念される。 	
利便性	・一方通行であり、沿道施設への出入り利便性が損なわれる。	
施工性	・道路の再配分等々が必要であるものの、自転車道に比べ、整備費も低く、施工が容易である。	
法的位置づけ	道路構造令	車道（第2条第4号）
	道路交通法	自転車専用通行帯（第20条第2項）
交通規制	自転車専用通行帯	



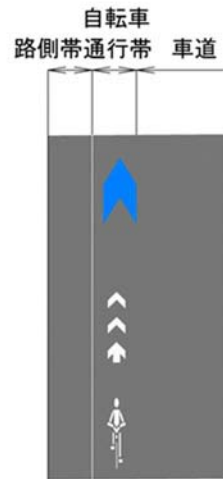
C.車道混在

車道上にピクトグラムおよび矢羽根を整備する整備形態。
 車道の左端部において、交通規制を行わず、自動車と混在する走行空間。

【歩道のある路線の場合】



【歩道のない路線の場合】



通行方法	一方通行（車道の左橋）	
幅員	矢羽根W=0.75m（1.0m以上の幅員を外側線の外側に確保が望ましい）	
安全性	<ul style="list-style-type: none"> • 車道の左橋を自動車と混在して走行するため、自転車が歩行者道と接触する危険性は低いが、自動車と接触する危険性ある。 • 自転車の走行が駐停車車両に妨げられることが懸念される。 	
利便性	<ul style="list-style-type: none"> • 一方通行であり、沿道施設への出入り利便性が損なわれる。 	
施工性	<ul style="list-style-type: none"> • 路面表示等、整備が容易である。 	
法的位置づけ	道路構造令	車道（第2条第4号）
	道路交通法	車道（第2条第1項第3号）
交通規制	なし	



【参考】

D.自転車歩行者道		
<p>歩道上に自転車の通行空間を整備し、歩行者と自転車を分離する整備形態。 歩道上に法定外看板やピクトグラム、ラバーボールの設置等を行い、歩行者と自転車の通行区分を分離する。</p>		
通行方法	双方向※規制により一方通行	
幅員	4.0m以上※一方通行の場合は3.0m以上（自転車通行帯は1.0m以上）	
安全性	<ul style="list-style-type: none"> ・走行位置は明確になるが、構造的に完全に分離されていないため、自転車と歩行者が接触する危険性があり、また取付け道路からの進入車両との出会い頭事故の危険性もある。 	
利便性	<ul style="list-style-type: none"> ・双方向の場合、沿道施設への出入り等の利便性が確保される。 ※一方通行の場合、交差点内で沿道施設への出入り利便性が損なわれる。 	
施工性	<ul style="list-style-type: none"> ・広幅員の歩道における整備に限られる。 ・比較的、整備は容易である。 	
法的位置づけ	道路構造令	自転車歩行者道（第2条第3号）
	道路交通法	歩道（第2条第1項第2号）
交通規制		普通自転車歩道通行可（歩道通行部分の指定）



(4) 路面表示のパターン

自転車利用者に走行位置や走行方向を認識してもらうと共に、自動車運転者にも自転車動線を認識してもらうため、法定標示の他にわかりやすいデザインや大きさの法定外の路面表示パターンを整備形態毎に設置する。

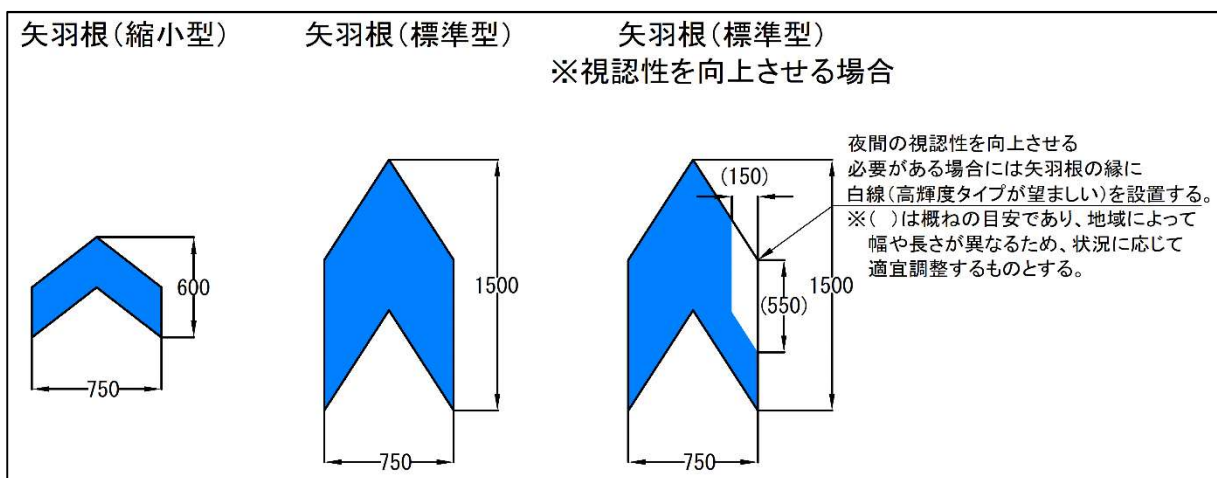
ピクトグラムデザインについて、東京都内では警視庁が整備を進めているナビマークを基本とする。既にナビマークが整備されている区間においては、矢羽根を追加することにより、車道混在整備とすることで整備の早期実現が考えられる。

また、矢羽根についてはガイドラインに準じた規格を基本とする。なお、夜間の視認性を向上させる必要がある場合には矢羽根の縁に白線（高輝度タイプが望ましい）を設置する等の対応をするものとする（※白線の幅・長さについては次頁参考を参照）。

警視庁ナビマーク



図 5.2 ピクトグラムのイメージ



出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン

図 5.3 矢羽根の種別



【参考】夜間視認性向上の白線を設置する場合について

夜間の視認性を向上させるために矢羽根の右肩に白線（高輝度タイプが望ましい）を設置することを検討する際、白線の幅や長さの目安となるものは現行の各種マニュアルや手引き等では記述がないことから、状況に応じて道路管理者とサイズを調整して設置することが考えられる。

なお、参考として「改定 平面交差の計画と設計 自転車通行を考慮した交差点設計の手引（一社）交通工学研究会 R2.10」に記載のある事例を以下に示す。記述のある整備事例は地域によって白線の幅や長さは異なる状況となっている。

また、同手引きでは現状の施工機械の主流となる施工幅が 15 cm であり、狭くすることによる施工時間や施工ロスなどの施工性にも注意しなければならないことが挙げられていることから、本計画の目安幅の例を 15 cm として記載した。

4.2.3 矢羽根型路面表示の夜間視認性向上策設置事例（写真 4.2.14～17、図 4.2.6～8）

夜間においては青色の路面表示が見にくいことから、矢羽根型路面表示の右側に道路標示や区画線で使われている白線を附設（添付）し、夜間ヘッドライトの光を受け標示表面に散布されたガラスビーズにより再帰反射させ、夜間視認性を上げる矢羽根型路面表示が設置されている。

留意点：前述の路面へ塗布する施工機械は、現状施工幅の小さいもので15cm幅が主流であり、道路標示幅が15cm幅より狭い幅の白線や矢羽根表面の途中で止め敷設（添付）される白線は、矢羽根のベースと色が違うため複数の施工機械を使用するなど、施工する際の施工性が劣り、施工時間がかかることや無駄な重ね塗りなど注意しなければいけない。



写真 4.2.14 設置例11



写真 4.2.15 設置例12



写真 4.2.16 設置例13



写真 4.2.17 設置例14

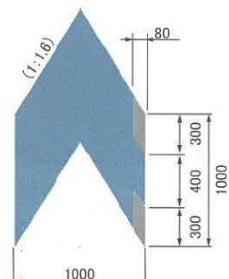


図 4.2.6 矢羽根図面

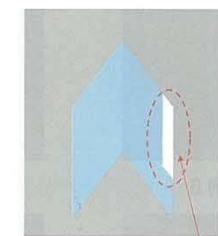


図 4.2.7 大阪府仕様事例

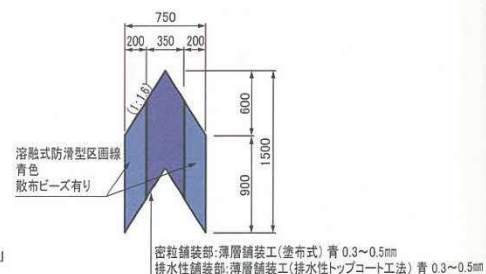


図 4.2.8 大阪府岸和田土木仕様事例

出典：改定 平面交差の計画と設計 自転車通行を考慮した交差点設計の手引（一社）交通工学研究会 R2.10



(5) 偏心型ナビラインの検討

既にナビマークが設置された区間において、ネットワーク計画路線として整備を進める場合、矢羽根を追加してナビラインを整備することとなる。

その際、ナビマークと矢羽根の中心線を合わせるために矢羽根の一部が街きよ（側溝）のエプロン部※に重なる場合も想定される。そのため、街きよに重なる部分を一部左右非対称として整備する「偏心型ナビライン」を検討することで自転車通行空間整備の効率的・経済的な推進を図る。

なお、偏心型ナビラインは標準タイプより矢羽根の幅が狭くなるが、足立区内においては側溝の維持管理面も踏まえ、エプロン部の改修は基本的に実施しないものとする。

ただし、交通量が非常に多い路線や大型車混入率が高い路線等、自転車通行の安全性に課題が生じる区間においては、状況に応じて円型側溝の採用等によりエプロン部を改修することも考えられる。

※ 雨水排水を流すためのコンクリート部

都道における自転車通行空間整備の事例①

【ナビマークのみ設置された区間において偏心型ナビライン※を追加設置した「車道混在」整備】

【資料6-2】

令和5年1月
東京都建設局

都道405号線 外濠環状線（外堀通り）

整備形態：車道混在（自転車ナビマーク・ナビライン）
整備時期：令和3～4年度
整備区間：千代田区神田須田町1～内神田1

位置図



整備前



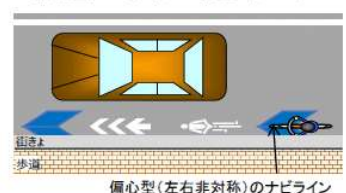
整備後



<整備概要>

- 既設ナビマークを活用し「車道混在」の形態で整備した工夫事例
- 既設ナビマークと追加設置するナビラインの中心線を一致させるため、偏心型ナビライン※を採用
- 車道を活用した通行空間整備を効率的・経済的に推進
- 偏心型ナビライン※は標準タイプより幅が狭いため、確保される通行空間も狭くなることに留意

※偏心型ナビラインの設置イメージ



出典：自転車通行空間ネットワーク計画調整会議（令和5年1月25日）東京都建設局