

豊島区 自転車走行 環境計画



概要版

計画期間：平成 30 年▶▶▶平成 39 年

1. はじめに

- 豊島区では、環境面や健康面での自転車の良さを活かし、自転車利用を推進することで、**より区民が暮らしやすく、来街者が区内で活動しやすい交通体系の実現**を目指しています。
- 一方で、歩行者に配慮せず歩道でスピードを出したり、進行方向が定められた車道を逆走するなど、**一部の不適切な自転車が、自身も、周りの歩行者等も危険にさらす**ような状況も見られます。
- そのため区では、平成 28 年度に「第二次豊島区自転車等の利用と駐輪に関する総合計画」を策定し、車道を中心とした自転車走行空間の整備、自転車等駐車場の整備や、安全・安心を確保する適正な自転車利用の周知啓発等の取組みを進めています。
- 本計画は、この自転車総合計画での自転車走行空間づくりと、整備された走行空間を適切に利用するための環境づくりを含めた、『**自転車走行環境計画**』として策定するものです。

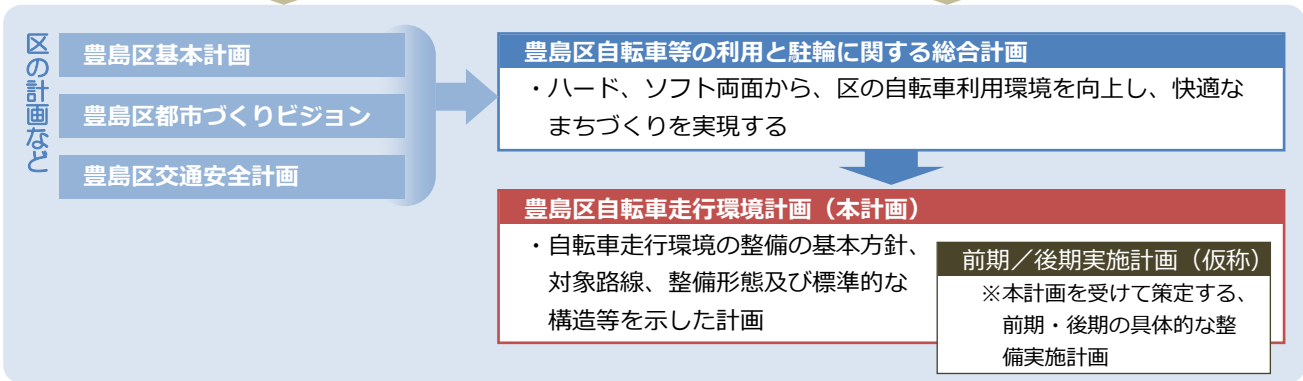


国の法制度・指針など

- ・自転車活用推進法
- ・安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン等

東京都の計画など

- ・自転車走行空間整備推進計画
- ・自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例等



2. 基本方針（本編 第I～IV章）

①自転車走行環境整備に向けた配慮点（現状課題）

- 本計画では、上位関連計画や近年の自転車を取り巻く環境、アンケート調査に基づく区民、来街者のニーズ把握等を通じ、今後の自転車走行環境の整備に向けた配慮点を整理しました。

A 上位・関連計画における配慮点（第I章）

国や都が進める自転車活用推進、走行環境整備に関する法制度や計画、区の総合計画や交通、観光等の関連計画等を整理し、区が進める自転車走行環境整備に向けた配慮点を、以下のようにまとめました。

- 配慮点① 国の見据える自転車利用環境整備との整合
- 配慮点② 都の自転車走行環境整備の方向性との整合
- 配慮点③ 池袋駅周辺でのまちづくりと連動した整備の推進

B 自転車を取り巻く環境における配慮点（第II章）

スポーツ、健康づくりなど自転車利用ニーズの多様化や、自転車関連事故の増加への対応など、自転車を取り巻く環境の変化を中心に、人口動向や人々の動き等のデータに基づき整理し、この視点からの走行環境整備に向けた配慮点を、以下のようにまとめました。

- 配慮点④ 多様化し、増え続ける自転車利用ニーズへの対応
- 配慮点⑤ 区民に加え、通勤・観光等の外国人を含めた来街者のニーズへの対応
- 配慮点⑥ 区内のあらゆる場所に拠点が分散形成される地域特性
- 配慮点⑦ 区内で増加する自転車関連事故への対応

C アンケート調査※における配慮点（第III章）

区民や、区内で自転車を利用した経験のある来街者に対してアンケート調査を行い、自転車の使い方、自転車でいきたい場所、自転車関連事故のヒヤリハット経験、今後の走行環境整備のあり方などを把握しました。区民、来街者の利用ニーズ等の配慮点を、以下のようにまとめました。

- 配慮点⑧ 日々の買い物での自転車利用ニーズへの対応
- 配慮点⑨ 行っている場所・行きたい場所は、池袋、巣鴨等の拠点
- 配慮点⑩ 池袋駅周辺など繁華街に集中するヒヤリハット経験
- 配慮点⑪ 車道通行の不便や不安を解消する走行環境の確保
- 配慮点⑫ 既存の歩道内での通行場所の確保に対するニーズへの対応

本計画を策定する上で、配慮すべき課題を大きく3つの視点、6つの項目で整理。

▼路線抽出の課題

買い物中心、繁華街が集中する
本区特性に合った路線抽出が必要

繁華街に**事故の不安なくアクセス**できる環境づくりが必要

▼整備形態の課題

安全、便利に走行できる**車道**を基本とした**構造の検討**が必要

池袋駅に集まる自転車の「**今**」と「**これから**」の**対応**が必要

▼使い方の課題

車道をスムーズ、安全に走行できる環境整備が必要

⇕ 相反するニーズ

歩道内をゆっくり安全に通行する環境の**当面の維持**が必要

※アンケート調査について

平成29年9～10月にかけて、インターネット及び紙面による、区民、来街者へのアンケート調査を実施しました。全体では1,630人の方からご回答いただきました。

| 手法 | 調査対象 | | | 実績 | | 調査方法 |
|-----|------|-----|------|--------|------|------------------|
| | 対象者 | 利用者 | 未利用者 | 配布数 | 回収数 | |
| WEB | 区民 | ○ | － | － | 683人 | インターネットを通じて調査を実施 |
| | 来街者 | ○ | － | － | 480人 | |
| 紙面 | 区民 | ○ | ○ | 2,000人 | 467人 | 郵送配布・回収 |

②整備の基本方針

- 自転車走行環境の整備に向けた配慮点と、本計画の基礎となる自転車総合計画の理念を受けて、「歩行者も、自転車も、安全・安心にまちを楽しめる走行環境づくり」を基本目標に掲げ、以下の3つの方針に基づき整備路線の抽出、整備形態の選定等を行いました。

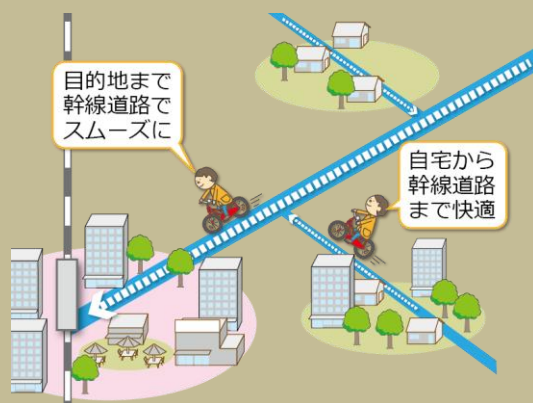
基本目標

歩行者も、自転車も、安全・安心にまちを楽しめる走行環境づくり

方針

1 区民・来街者の行き先につながる自転車ネットワークをつくります。

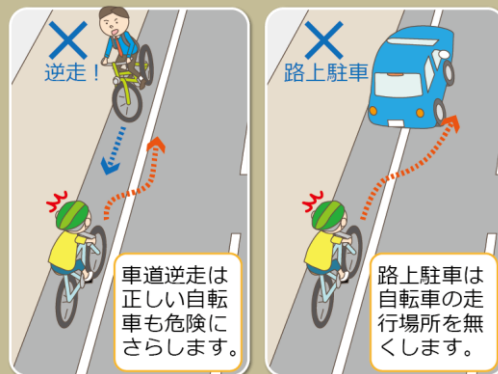
- 買い物や通勤に自転車が活用される状況を踏まえ、区民の移動ニーズが集まる場所に、安全に、安心してアクセスできる環境づくりを進めます。
- とくに、池袋駅周辺は、商業機能、業務機能が集積しているため、広域的なアクセス経路の確保とともに、繁華街内での自転車利用を支えるネットワークの形成を進めます。



方針

2 車道走行に自然と誘導される安全・安心な走行環境をつくります。

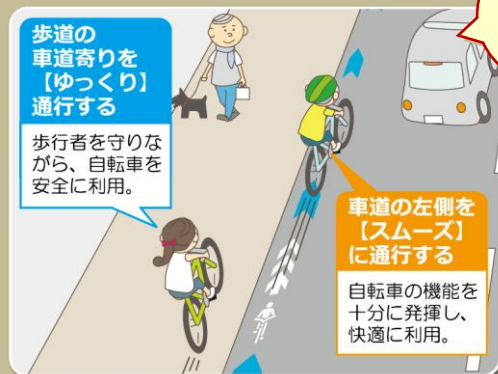
- 法制度上、自転車は車道通行が原則ですが、依然、歩道内を通行するニーズが残る現状の中で、歩道で自転車を利用する人々が、車道を通行できる環境をつくる必要があります。
- 自転車の走行空間の整備とともに、路上駐車を抑制したり、自転車利用のルールを遵守する等の周知啓発を含め、適切に空間を利用する環境づくりを進めます。



方針

3 現状の道路空間を活用し、利用者が選択できるしくみをつくります。

- 区内では既に歩道内に自転車の通行空間が整備された区間があり、区民からの評価も一定程度高く、歩道通行に慣れている状態です。
- 車道通行が十分に浸透するまでの過渡期では、歩道内の通行空間と車道の走行空間を併用し、利用者が状況に応じて、【ゆっくりと歩道を通行】、【スムーズに車道を走行】を選択できるよう、暫定的なしくみを検討します。



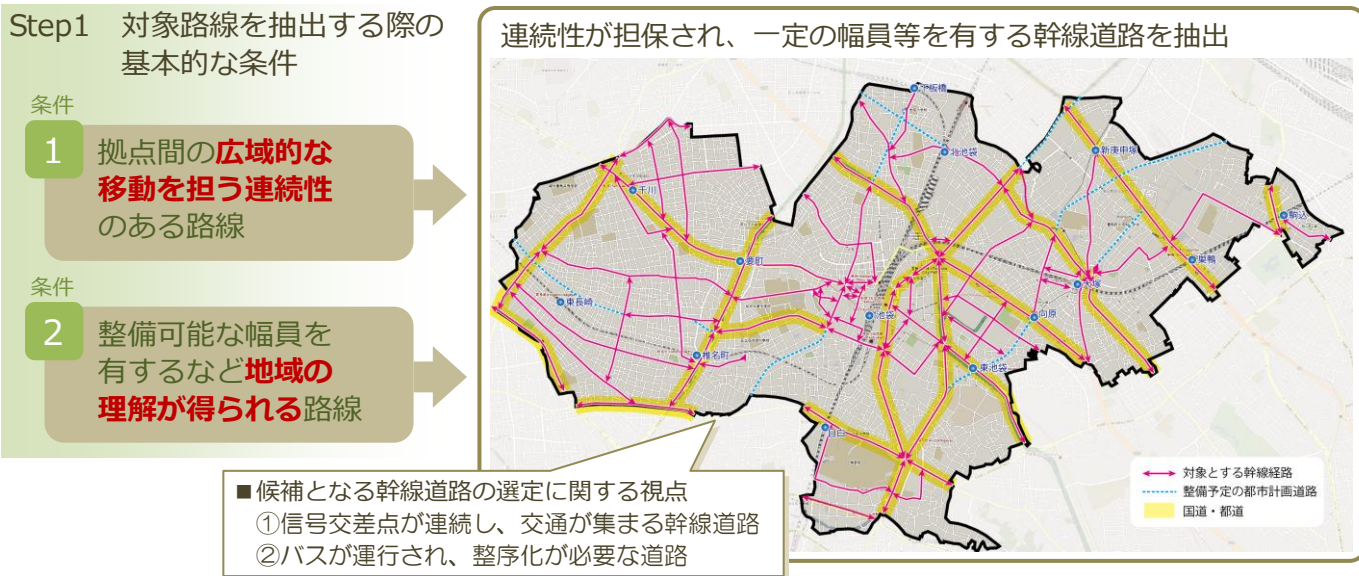
当面の暫定的な措置

3. 整備対象路線の抽出 (本編 第V章)

- 整備対象路線の抽出は、2つのステップで設定しました。

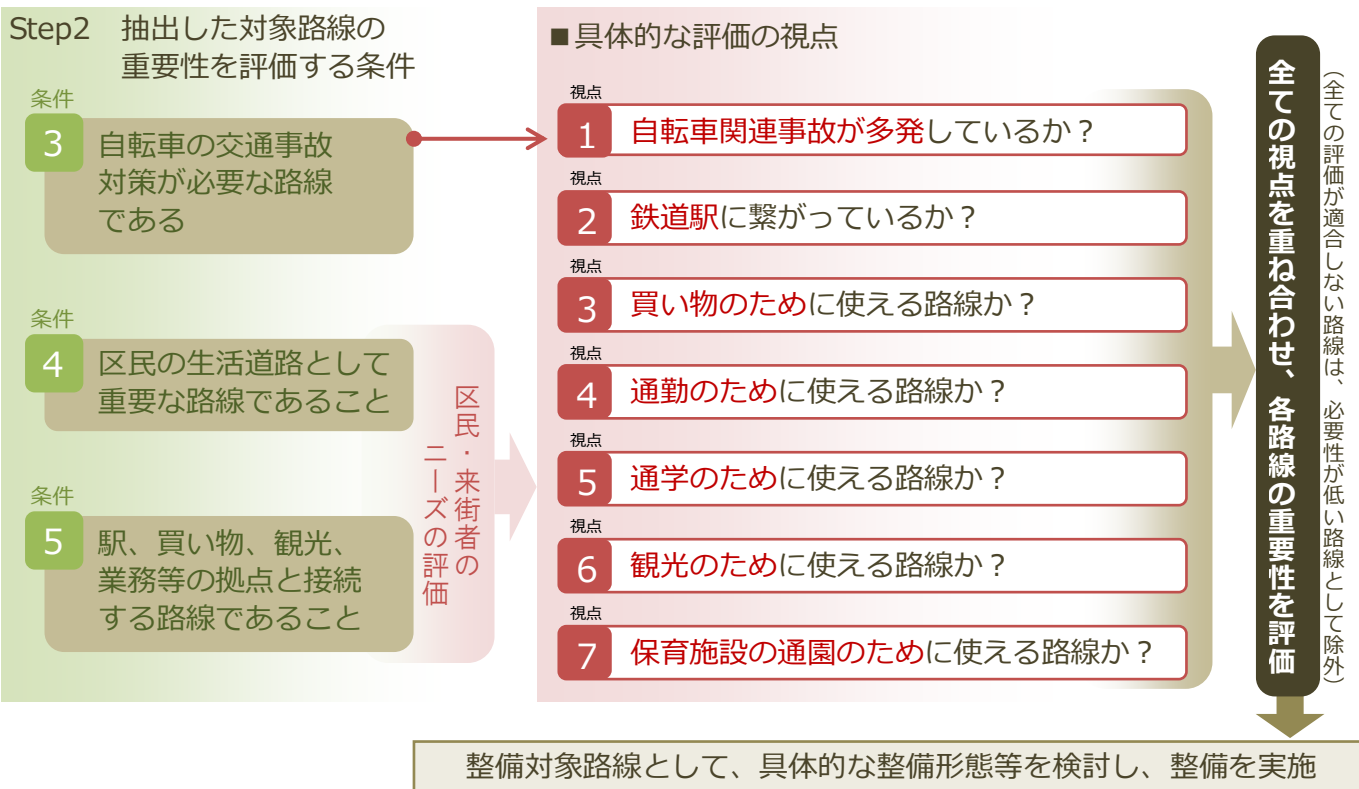
① 【Step1】 対象路線を抽出する際の基本的な条件

- Step1 では、連続性を担保するための対象となる幹線道路を国道、都道、区道を含めて、以下の基本的な条件から抽出しました。



② 【Step2】 各路線の重要性評価による対象路線の選定

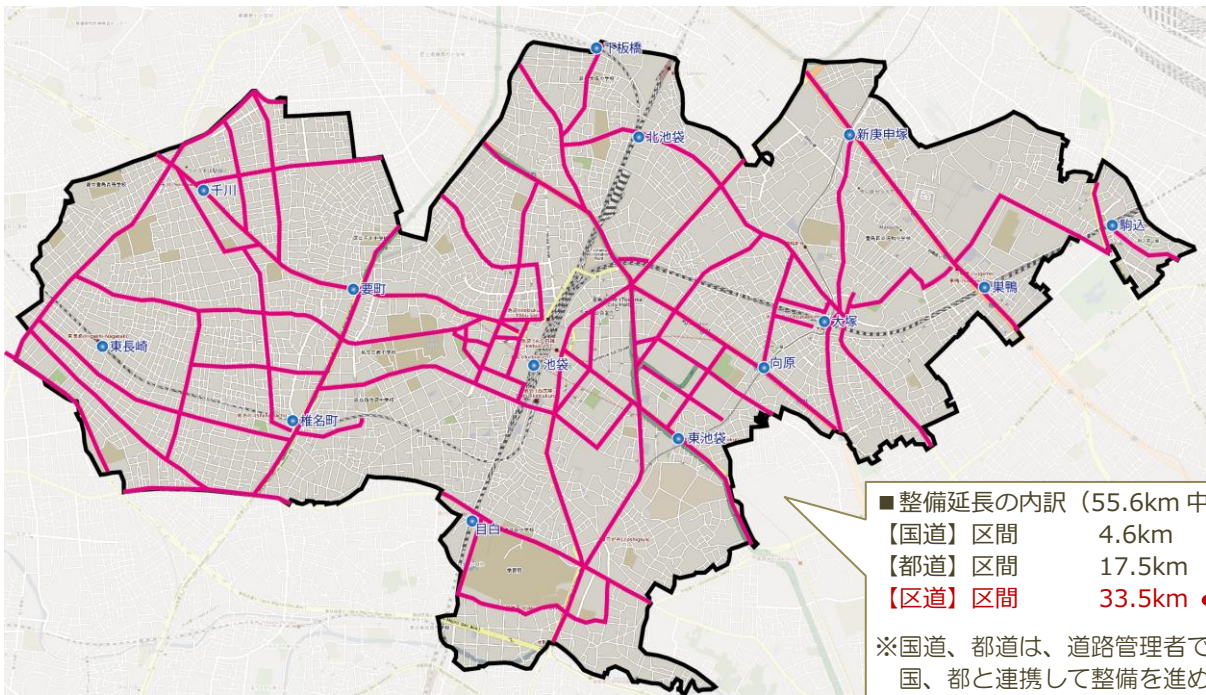
- Step1 で設定した自転車ネットワークの候補となる幹線道路に対して、対象路線の重要性を評価する3つの条件を設定しました。その上で、この条件を具体化する7つの評価の視点（自転車関連事故、区民・来街者の目的ニーズ等）を導き、各路線の重要性を評価しました。



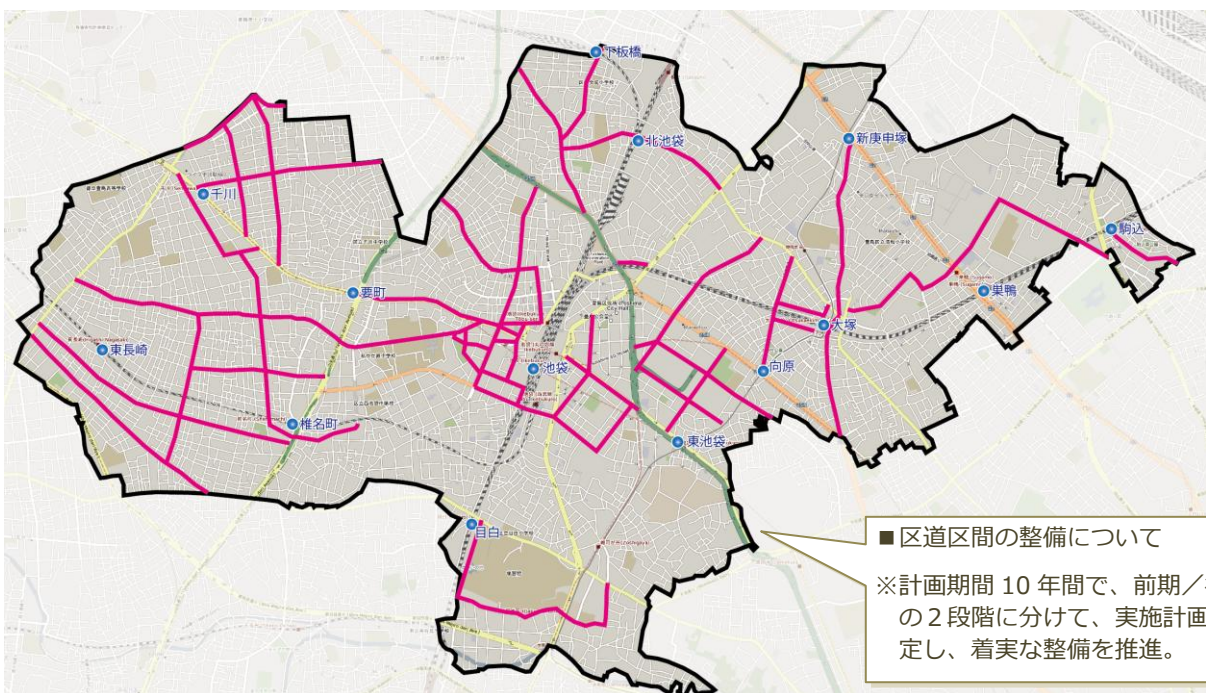
③計画対象路線の抽出結果

- 路線の重要性の7つの視点で評価した結果は以下の通りです。区内の自転車ネットワークを形成する国道、都道を含めた【計画対象路線】は55.6kmであり、うち区の【整備路線】は33.5kmとなります。
- 今後の計画期間10年間の中で、国や都と連携しながら、車道を通る自転車利用者が、安全かつ快適に走行できる環境を整備しながら、歩道の歩行者も安心して通行できるよう、環境づくりに取り組みます。
※池袋駅周辺における整備計画の進行によっては、必要に応じて本計画の一部修正を図ります。

【計画対象路線：55.6km】 区内の自転車ネットワークを構成する全路線



【整備路線：33.5km】 計画対象路線のうち区主導で整備を進める路線



4. 整備形態の基本設定（本編 第Ⅵ章）

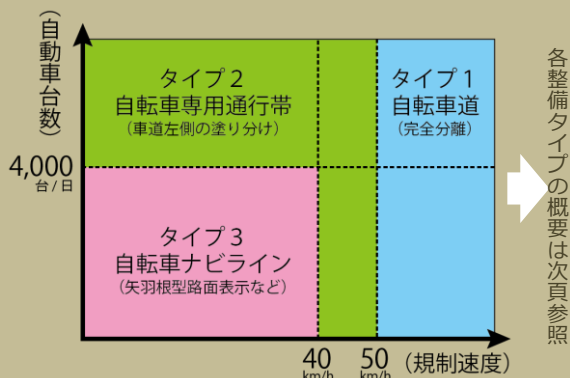
①整備形態の設定に関する方針

- 整備形態は、全国の各自治体が、国のガイドラインに準拠した車道通行を基本とした整備計画を策定し整備を進める中で、本区においてもこれを踏襲した整備を基本とします。
- ただし、車道通行への不安等から歩道通行のニーズが依然として高い状況を踏まえ、現状で歩道内の特例的な通行が認められる区間について、スムーズな車道走行環境と、ゆっくり通る歩道通行環境の併用も視野に、早期に実現可能な整備のあり方を検討します。

方針

1 車道通行を基本とした【理想的】な整備形態を目指します。

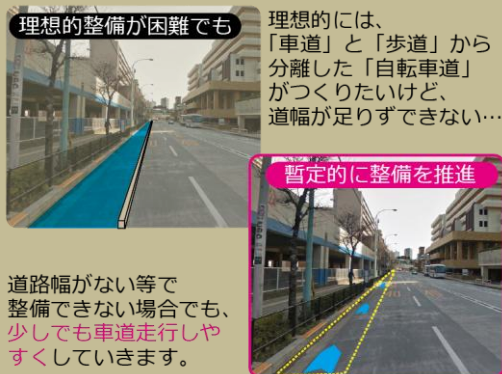
- 国のガイドラインでは、自動車の規制速度と、1日の自動車交通量を条件に、【理想的】な整備形態を選定するしくみが示されています。
- このガイドラインを受け、各自治体ではこれを踏襲し、車道を基本とした整備を進めています。本区でも、他区との連続性等を考慮し、原則として車道通行を基本とする整備形態での整備を進めます。



方針

2 早期整備の実現に向けて、【暫定的】な整備も視野に進めます。

- 国ガイドラインでは、整備幅員に制約のある「自転車道」「自転車専用通行帯」の整備が道路構造等の面で困難な場合、自転車ナビライン等の暫定的な整備も認められています。
- 過密な都市構造の本区において、自転車走行環境の早期整備を実現するためには、【暫定的】な整備を視野に入れながら、整備可能な箇所から順次整備を進めます。



方針

3 今ある歩道通行規制は、走行環境整備後でも当面維持します。

当面の暫定的な措置

- 「普通自転車歩道通行可」標識のある区間は、歩道内を徐行して通ることが認められます。
- 自転車走行環境の整備後、理想的には歩行者の安全確保の視点から、車道通行を基本とし、歩道の通行規制を見直すことも必要です。
- 一方で歩道通行が浸透している区の現状があるため、自転車走行環境の整備後も当面は維持します。

歩道通行が認められる条件 ※道路交通法

- ①「普通自転車歩道通行可」の標識がついている区間
右の標識がついている歩道は、歩行者優先で、徐行して通行することが認められます。
※自転車走行環境整備後は撤去が基本
- ②13歳未満の子ども、70歳以上の高齢者などが運転する場合
- ③路上駐車や道路工事などで、車道左側端の通行が著しく危険な場合



区では当面、併用も含めて検討

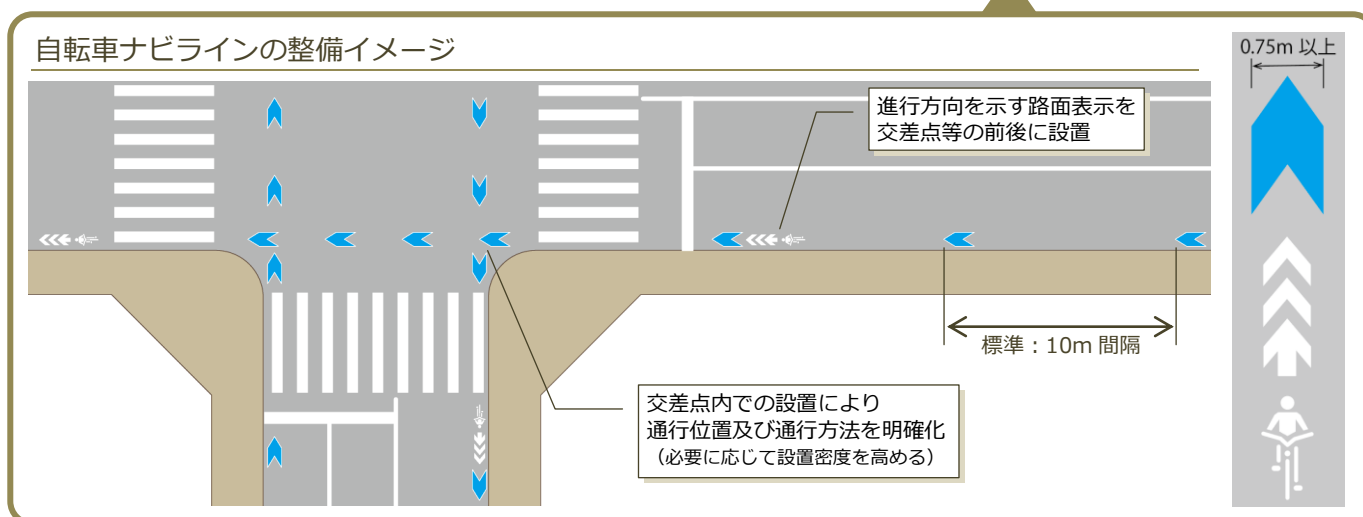
②各整備タイプと【暫定的】整備の方針

- 各路線の整備形態は、国のガイドラインに準じて規制速度、自動車交通量をもとに、自転車道、自転車専用通行帯、自転車ナビライン（車道混在型）の中から【理想的】な整備形態を選択します。
- ただし、自転車道、自転車専用通行帯は、一定の幅員確保が前提となるため、構造的に整備できない場合があります。区では、自転車で通行する利用者に対して、安全な自転車走行環境を早期に提供するため、【暫定的】な整備形態としての自転車ナビラインの整備も視野に進めていきます。

暫定的整備にも活用

■基本的な整備形態のイメージ（国ガイドラインより準拠）

| 理想形 | 1：自転車道 | 2：自転車専用通行帯 | 3：自転車ナビライン |
|----------|-------------------------|-------------------------|--------------------------------------|
| 走行環境イメージ | | | |
| 整備条件 | 規制速度 50km/h 以上の場合 | 1 と 3 以外の道路 | 規制速度 40km/h 以下で、かつ交通量 4,000 台/日以下の場合 |
| 整備位置 | 自転車道 (歩道、車道と完全に分離) | 車道の左側端 (車道上に専用車線を設置) | 車道の左側端 (通行場所を表示するのみ) |
| 構造分離 | ○必要 (分離柵、縁石等で物理的に分離) | ×不要 (車道の一部を活用する) | ×不要 (車道の一部を活用する) |
| 交通規制 | ○「自転車専用」の道路標識を設置 | ○「自転車専用通行帯」の道路標識を設置 | ×専用の交通規制はない |
| 必要幅員 | 2.0m (最小 1.5m) | 1.5m (最小 1.0m) | 規定なし (1.0mを基本) |



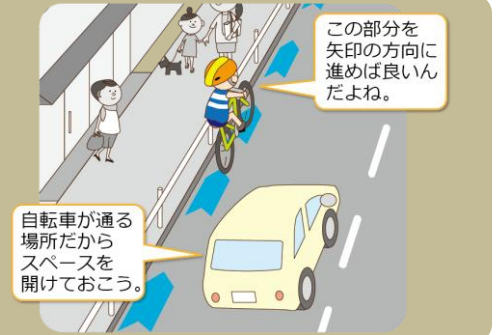
5. 適正利用を促す環境構築（本編 第Ⅶ章）

- 本計画では、整備された自転車走行環境の適正利用を促すため、自転車利用者自身のルール遵守、歩行者や自動車に対する自転車への理解・配慮等、適正利用に繋がる環境の構築を目指します。

方針

1 現地での自転車交通ルールに見える化を行います。

- 自転車は車両であり、車道左側を通行する交通ルールがあるものの、依然として歩道通行、車道逆走等のルール違反が見られます。
- 自転車走行環境の整備とともに、自転車の進行方向の明示や、路上駐車等を抑制する案内看板などを活用し、外国人でも、その場で交通ルールが一目でわかる、「見える化」を図ります。



方針

2 自転車の適正利用を促すための周知啓発を行います。

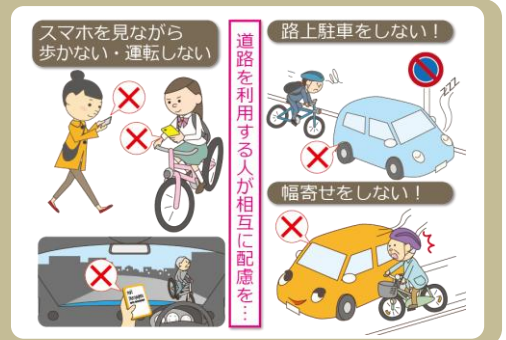
- 自転車走行環境を形成し、車道を走行する自転車が安全、快適に移動できるようにするためには、自転車利用者自身が正しい交通ルールを理解し、遵守することが重要です。
- そのため、物理的な場所の整備に合わせて、子どもから高齢者、外国人、子育て世代等の各対象層に対して、適切な周知啓発活動を行うことで、正しい通行の仕方、ルール及びマナーの徹底を図ります。



方針

3 歩行者、自動車に対して走行環境確保への理解や配慮を求めます。

- 本計画では、自転車走行環境の整備を通じ、自転車が安全、スムーズな車道側の走行を選択し、結果的に歩道は歩行者が安全に通行する場となるよう環境づくりを進めます。
- そのためには、自転車だけでなく、道路を共有する歩行者、自動車も、自転車の特性を理解し、相互の配慮が必要となるため、全ての道路利用者を対象に周知啓発等を進めます。



6. 着実な事業推進に向けて（本編 第Ⅷ章）

- 着実な事業実施に向けて、計画期間 10 年間の前期／後期で実施計画を策定し、整備区間でのフォローアップ調査に基づき、整備効果や課題を見極めながら、PDCA サイクルに則った計画推進に努めます。

| | H29 年度 | 前期 (H30～H34 年度) | 後期 (H35～H39 年度) | H40 以降 |
|----|------------------------|-------------------|-------------------|--------------------------|
| 計画 | 自転車走行環境計画 (全体計画)の策定 | 前期実施計画(仮) | 後期実施計画(仮) | 全線供用 + 適正利用の 浸透 |
| 整備 | | 計画に従い 順次整備 | 計画に従い 順次整備 | ※必要に応じて追加施策 検討 |
| 調査 | | 整備区間フォロー アップ調査 | 整備区間フォロー アップ調査 | |