

豊島区 自転車走行 環境計画



豊島区



a WHO initiative
セーフコミュニティ
国際認証都市・豊島区

平成 30 年 6 月

豊島区自転車走行環境計画の策定にあたって



本区は、2016年に「第二次豊島区自転車等の利用と駐輪に関する総合計画」を策定いたしました。

この計画は、2016年からの10か年計画であり、「健康的で、環境にやさしい、自転車に乗ろう！！～自転車を正しく利用して、安全・安心なまち豊島区を楽しもう～」をスローガンに、自転車を利用した健康で安全・安心なまちづくりに取り組んでまいりました。

今回策定した「豊島区自転車走行環境計画」は、自転車道、自転車専用通行帯の整備を理想として、まずは安全・安心で快適に自転車を利用できるよう、本区の実態に即した走行環境を整備していく計画です。

自転車走行環境の整備は、ナビラインを暫定的に敷設することで、自動車、歩行者との整序化を図り、近年、増加傾向にある自転車による事故を減少させていきます。また、自転車の活用を促し、健康の維持・増進の効果も期待できます。

本区は、2012年11月に「セーフコミュニティ」の国際認証を日本では5番目、東京では初めて取得しました。「セーフコミュニティ」とは、世界保健機関(WHO)が推奨する、安全・安心なまちづくりの国際認証制度です。取り組みを始めた当時は、自転車による交通事故の割合が高まっていたことから、「自転車利用の安全対策委員会」を設置し、地域の方々との協働による様々な対策を実施してまいりました。その成果を、2017年の再認証現地審査で発表し、審査員から高い評価をいただきました。本年2月1日に、セーフコミュニティ国際認証を再び得て、安全・安心を追求する新たな5年間がスタートいたしました。これからも区民の皆様や関係機関と協働の輪を広げながら、けがや事故の予防に努めてまいります。

近年増加傾向にある交通事故は、安全・安心なまちづくりを推進するセーフコミュニティ活動の重要な課題の一つです。警視庁のデータでは、本区の特徴として、都内の交通事故総件数では23区中18番目、自転車事故数では23区中16番目で、23区の中では事故が少ない方ですが、総事故数に占める自転車の関与率は41%で、23区中6番目となっています。自転車事故を減らすことが区内の交通事故を減少させることにつながります。本計画は、2018年6月から10年の計画ですが、今後の都市計画や再開発の動きを踏まえ、前期5年を対象に詳細な整備計画を策定し、5年後に整備計画の見直しを図ってまいります。

最後となりますが、計画の策定にご尽力いただきました太田勝敏会長をはじめとする協議会の委員の皆様には、厚く御礼を申し上げますとともに、今後とも本区の自転車対策、安全・安心なまちづくりのため、一層のご理解、ご協力をお願いいたします。

本計画の着実な実施により、区内の交通事故を減少させると共に、より多くの方が健康の維持・増進のため積極的に自転車を活用されることを心から願っております。

2018年6月1日

豊島区長

高野之史

Contents

I	計画の経緯と目的	1
1.	計画策定の目的	2
2.	上位・関連計画について	3
3.	上位・関連計画における配慮点	12
II	自転車を取り巻く環境	13
1.	全国の動向	14
2.	豊島区の地域特性	17
3.	区に関わる自転車利用の状況	21
4.	自転車を取り巻く環境における配慮点	25
III	自転車利用アンケート	27
1.	アンケート調査の概要	28
2.	アンケート調査結果の整理	30
3.	アンケート調査における配慮点	42
IV	走行環境整備の基本方針	43
1.	自転車走行環境整備の配慮点の整理	44
2.	整備の基本方針	45
V	整備対象路線の抽出	47
1.	整備対象路線の抽出の視点	48
2.	整備対象路線の設定	49
3.	計画対象路線の抽出結果	59
VI	整備形態の基本設定	65
1.	整備形態の基本的な考え方	66
2.	単路部での標準的な構造	71
3.	交差点部の構造	82
4.	特殊部での構造	88
VII	適正利用を促す環境構築	93
1.	適正な利用を促す環境整備	94
2.	現地での適正利用のルールの見える化	95
3.	適正利用のための周知啓発	97
VIII	着実な事業推進に向けて	101
1.	事業の推進体制について	102
2.	事業スケジュール	104

I 計画の経緯と目的



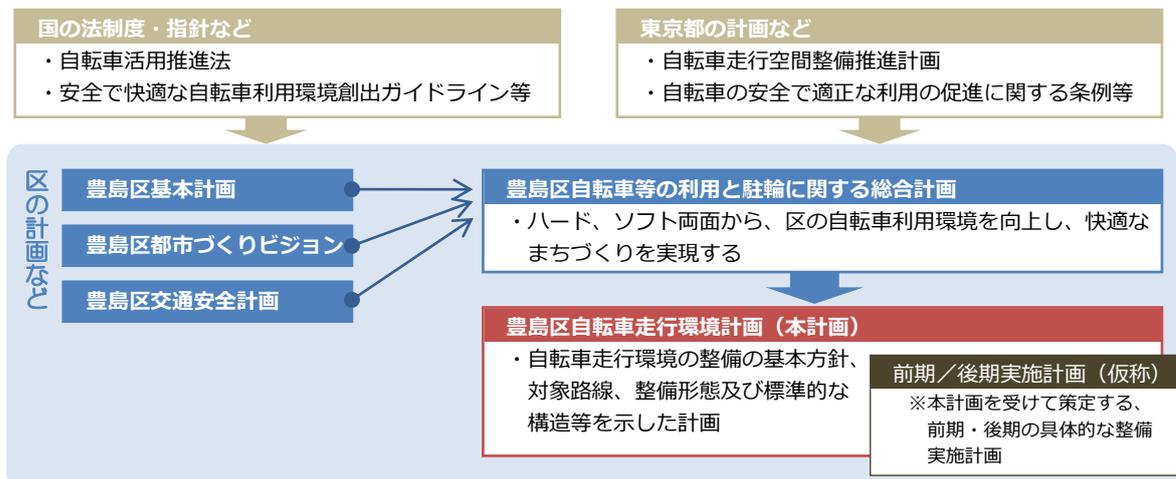
1. 計画策定の目的

①計画策定の目的

- 豊島区（以後、本区）では、自転車のもつ環境面や健康面での効果を活かし、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を走行したり、進行方向が定められた車道を逆走するなど、一部の交通ルールを遵守しない不適切な自転車利用者が、自身のみならず、周りの歩行者等も危険にさらしてしまうなど、課題も見られるようになりました。
- 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」（以後、自転車総合計画）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（以後、駐輪場）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を進めています。
- 本計画は、この自転車総合計画における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』（以後、本計画）として策定するものです。

②計画策定の経緯

- 自転車の活用推進は、平成 29 年 5 月に制定された「自転車活用推進法」を根拠法とする国全体の取組として推進され、この基本方針の一つに「良好な自転車交通網の形成」が示されています。
- また、自転車走行環境の整備に関しては、国土交通省、警察庁による「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」（以後、ガイドライン）が策定され、これを踏まえた自転車ネットワークの形成が求められます。
- 国の法制度等の整備と共に、自転車利用の多様化が進む中で、本区においても自転車総合計画をその時々々の社会情勢に合わせて改訂し、環境整備に取り組んでいます。
- 自転車総合計画に基づき策定する本計画は、下記の自転車総合計画の上位・関連計画に準じて検討を進めるものです。



2. 上位・関連計画について

①国・都における自転車関連計画等について

- 自転車利用の多様化や、自転車に関わる歩行者、自動車、自転車同士の事故（以後、自転車関連事故）の増加等を受けて、自転車走行環境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組の一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。
- 区内での自転車走行環境の整備に関する、国や都の上位・関連計画は以下の通りです。

A：自転車活用推進法

【施行日】 平成 29 年 5 月

【ねらい】 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」の活用を推進するための法律。

【記載事項】 ○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）

※以後、雑則など

◆自転車の活用の推進に関する基本方針

- 一 良好な自転車交通網を形成するため必要な自転車専用道路、自転車専用車両通行帯等の整備
- 二 路外駐車場の整備及び時間制限駐車区間の指定の見直し
- 三 自転車を賃貸する事業者の利用者の利便の増進に資する施設の整備
- 四 自転車競技のための施設の整備
- 五 高い安全性を備えた良質な自転車の供給体制の整備
- 六 自転車の安全な利用に寄与する人材の育成及び資質の向上
- 七 情報通信技術等の活用による自転車の管理の適正化
- 八 自転車の利用者に対する交通安全に係る教育及び啓発
- 九 自転車の活用による国民の健康の保持増進
- 十 学校教育等における自転車の活用による青少年の体力の向上
- 十一 自転車と公共交通機関との連携の促進
- 十二 災害時における自転車の有効活用に資する体制の整備
- 十三 自転車を活用した国際交流の促進
- 十四 自転車を活用した取組であって、国内外からの観光旅客の来訪の促進、観光地の魅力の増進その他の地域の活性化に資するものに対する支援
- 十五 前各号に掲げるもののほか、自転車の活用の推進に関し特に必要と認められる施策

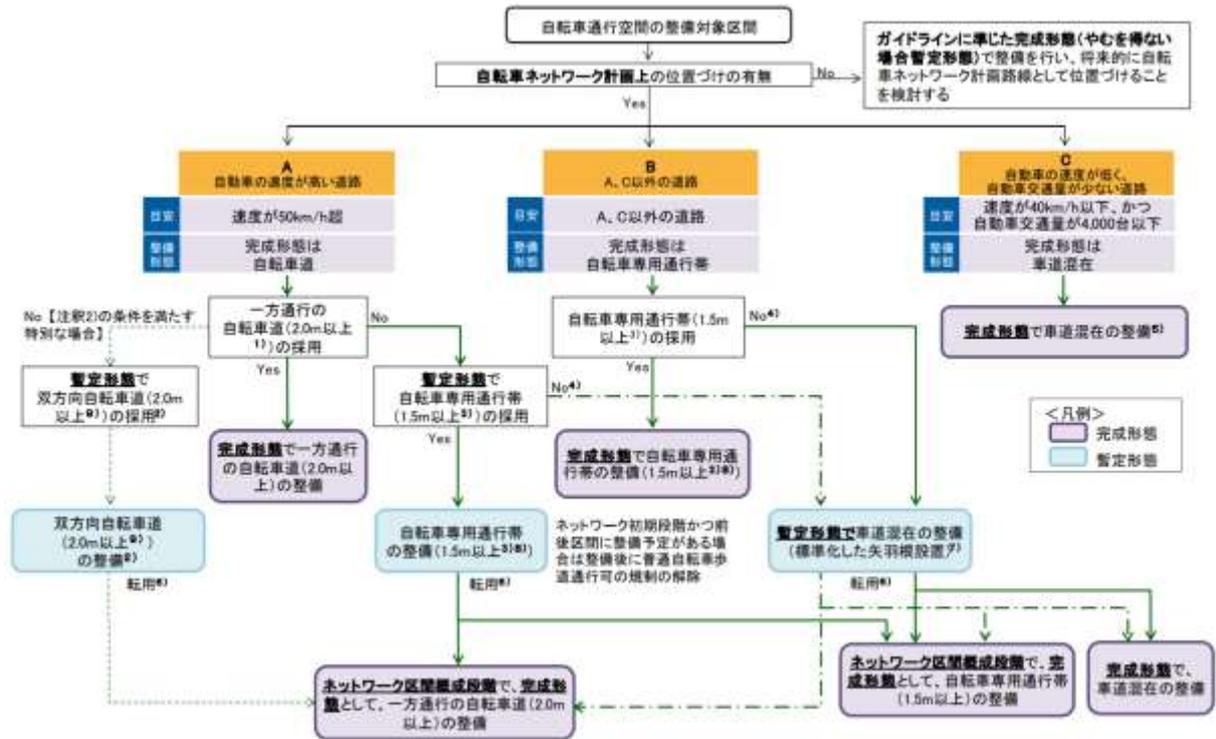
B：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン

【施行日】 (第1期) 平成24年11月策定 → (第2期) 平成28年7月改訂

【ねらい】 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ガイドラインとして示すもの。

【記載事項】 ○交通状況を踏まえた整備形態の選定の考え方
○自転車利用環境の基本的な整備形態
○適正利用に向けた周知啓発の方法 …など

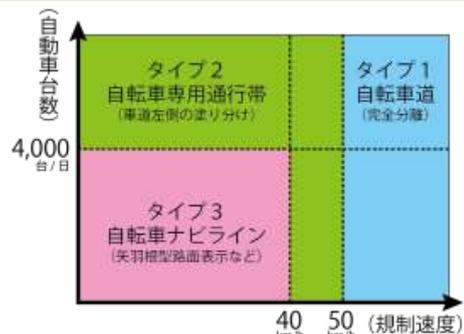
■ガイドラインでの「整備形態選定フロー」



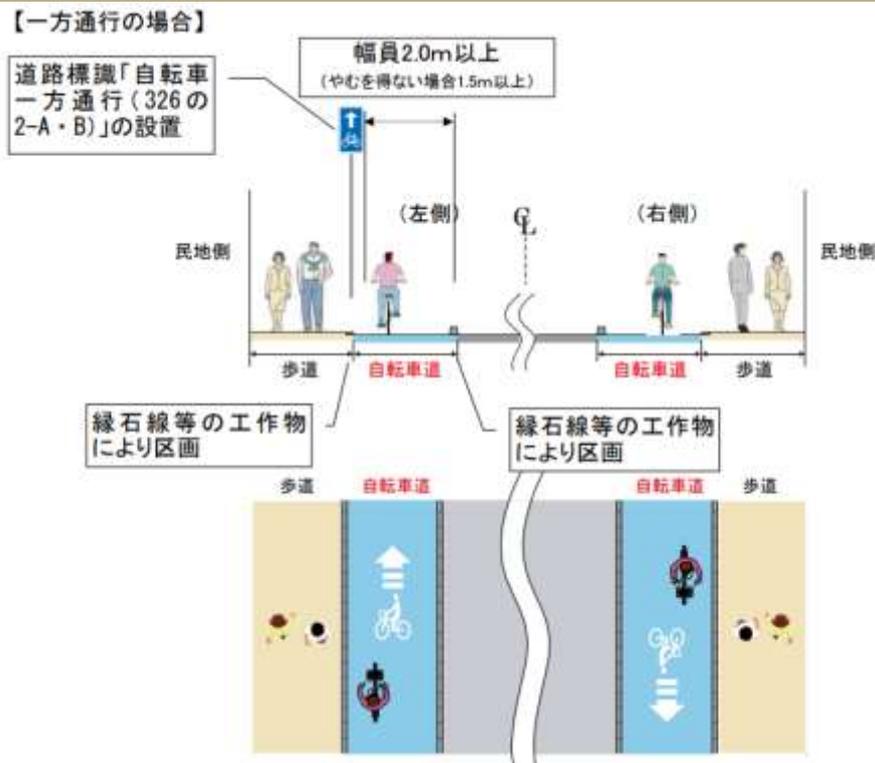
1) 自転車道の幅員は2.0m以上とするが、双方向の自転車道については、自転車相互のすれ違いの安全性を勘案し、2.0mよりも余裕をもった幅員構成とすることが望ましい。
 2) 双方向の自転車道が採用できる条件は次の全ての条件を満たすこと。①一定の区間長で連続性が確保されていること。②区間前後・内に双方向自転車道が交差しないこと。③区間内の接続道路が既定の自転車道の連続性・安全性が確保できること。④ネットワーク区間構成段階で一方通行の規制をかけることができること。
 3) 自転車専用通行帯の幅員は1.5m以上とするが、やむを得ない場合(交差点部の右折車線設置箇所など、区間の一部において空間的制約から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。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道幅困難であり、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確保することが望ましい。
 ※ 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、自転車と自動車とを混在させる区間では、混雑状況に応じて、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。

▼コラム：国ガイドライン「自転車通行空間の整備形態」の選定イメージ

- ・上記フローでの理想的な整備形態を簡潔に整理すると右図の通り。
- ・整備計画は「理想形」として、自転車道、自転車専用通行帯、車道混在の整備が位置付けられる。
- ・なお、理想形での整備が困難な場合、「暫定形」での整備を認めるしくみとなっている。



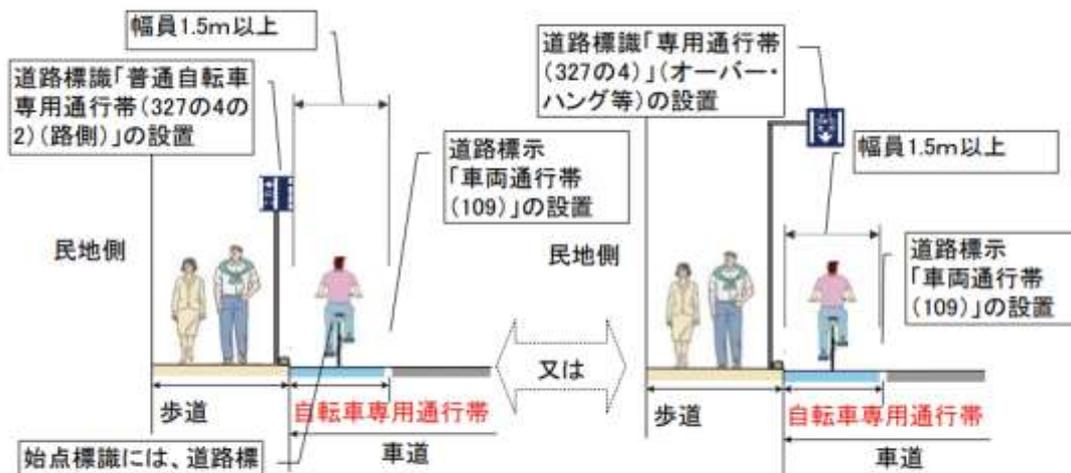
■ 自転車道の標準的な整備形態（一方通行の場合）



■ 自転車専用通行帯の標準的な整備形態（歩道がある区間）

○路側標識を設置する場合

○架空標識を設置する場合



○路面標示を設置する場合



C：東京都自転車走行空間整備推進計画

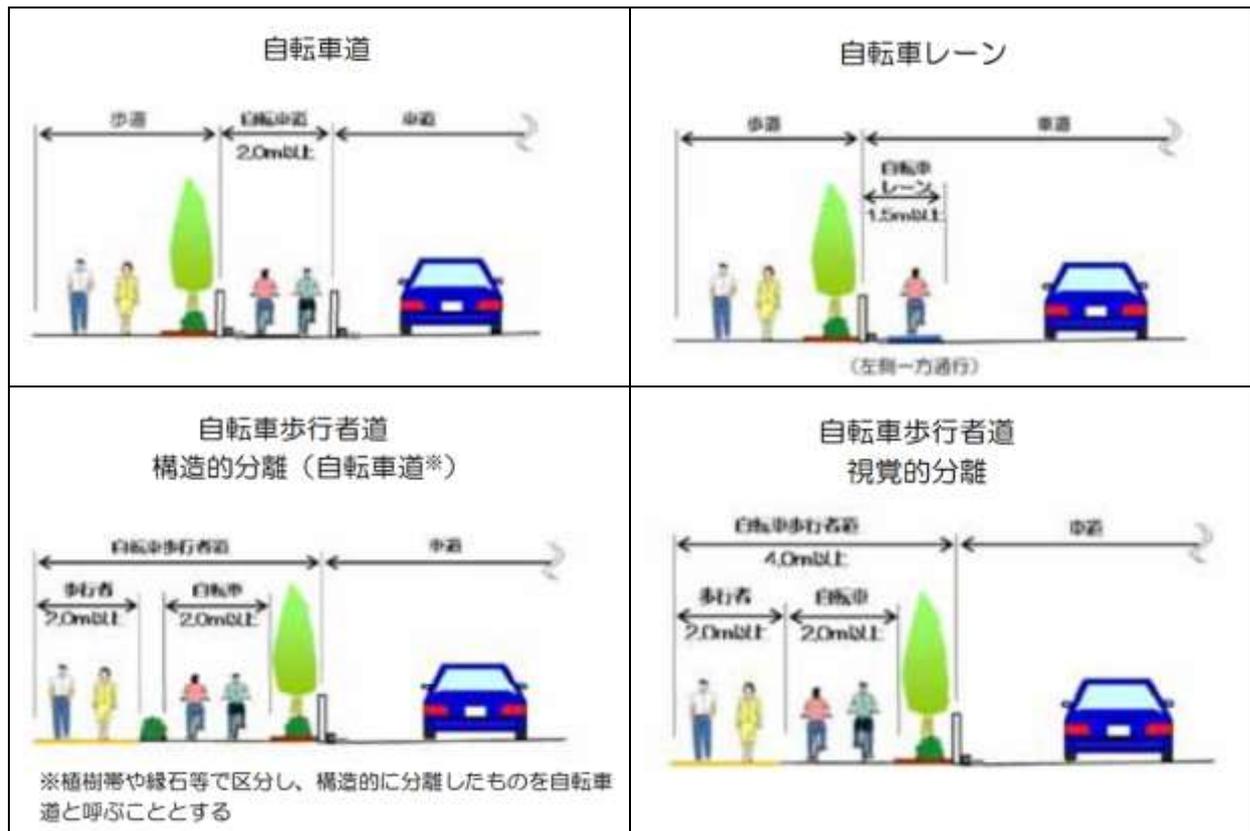
【施行日】 平成 24 年 10 月策定

【ねらい】 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ための計画。

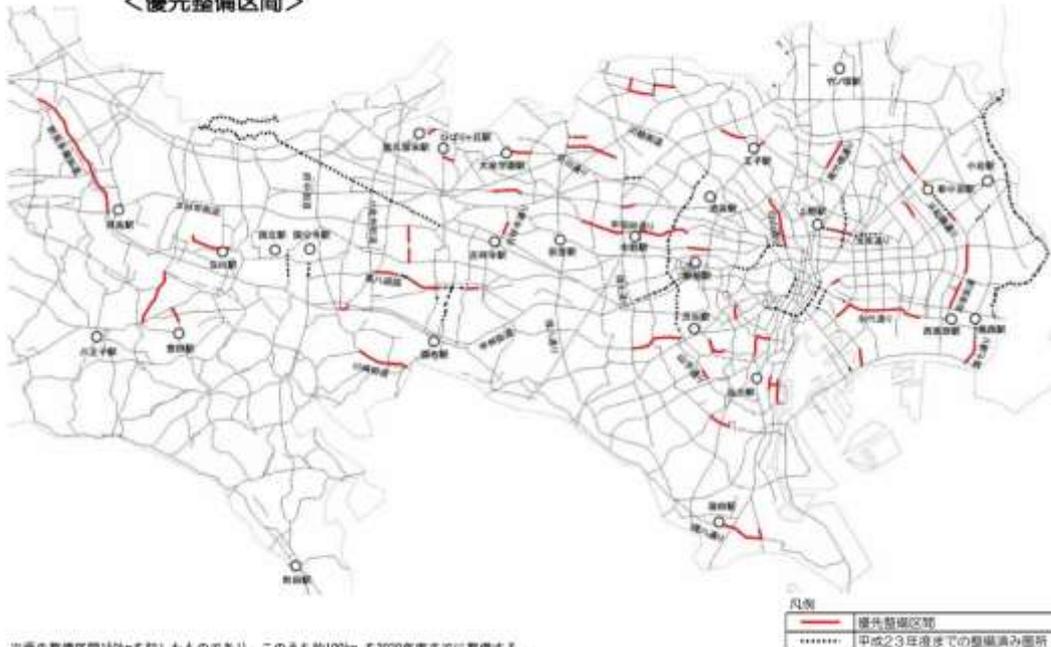
【記載事項】 ○整備手法の選定（下図イメージ図）

○優先整備区間選定の4つの視点

○平成 32 年度までの整備計画（約 100km の整備を目標） …など



<優先整備区間>



②区における自転車関連計画等について

A：豊島区基本計画 2016-2025

- 【施行日】 平成 28 年 3 月策定
- 【ねらい】 「未来へ ひびきあう 人 まち・としま／国際アート・カルチャー都市」を目標像に掲げ、福祉、教育、安全・安心等をキーワードに、持続的に発展しつづけるまちの実現を目指す総合計画。
- 【記載事項】 政策 6-3 魅力を支える交通環境づくりー施策 6-3-3 自転車利用環境の充実の中で、東京オリンピック・パラリンピックの開催に向けた、安全で快適な自転車走行環境の整備を明記。



B：豊島区観光振興プラン

- 【施行日】 平成 26 年 3 月策定
- 【ねらい】 国際観光都市として、来街者増を図るため、豊島区独自の魅力を最大限に活かしたオンリーワンのまちづくりを目標とし、隠れた資源の発掘や新たな魅力の創出により、新しい豊島区へステップアップしていくことを目指す計画。
- 【記載事項】
- 豊島区は観光地というより、買い物に便利なまちとして捉えています。そのため、買い物客もまちを楽しむ観光客として認識し、買い物をしながらまち歩きが楽しめるような観光まちづくりを推進する必要があります。
 - 様々な目的で訪れる観光客が豊島区を存分に楽しめるよう、新たな豊島区の魅力や観光資源を発掘すると共に、それらを活用した回遊ルートの設定と、にぎわいの創出を推進します。
 - 観光振興を効果的、継続的に進める多様な主体との協働とマネジメントシステムの構築に取り組むと共に、豊島区を訪れる人々が快適に過ごせるような都市基盤整備を進めます。

C：池袋駅周辺地域基盤整備方針

【施行日】 平成 29 年 5 月 中間報告 → 平成 30 年 5 月策定予定

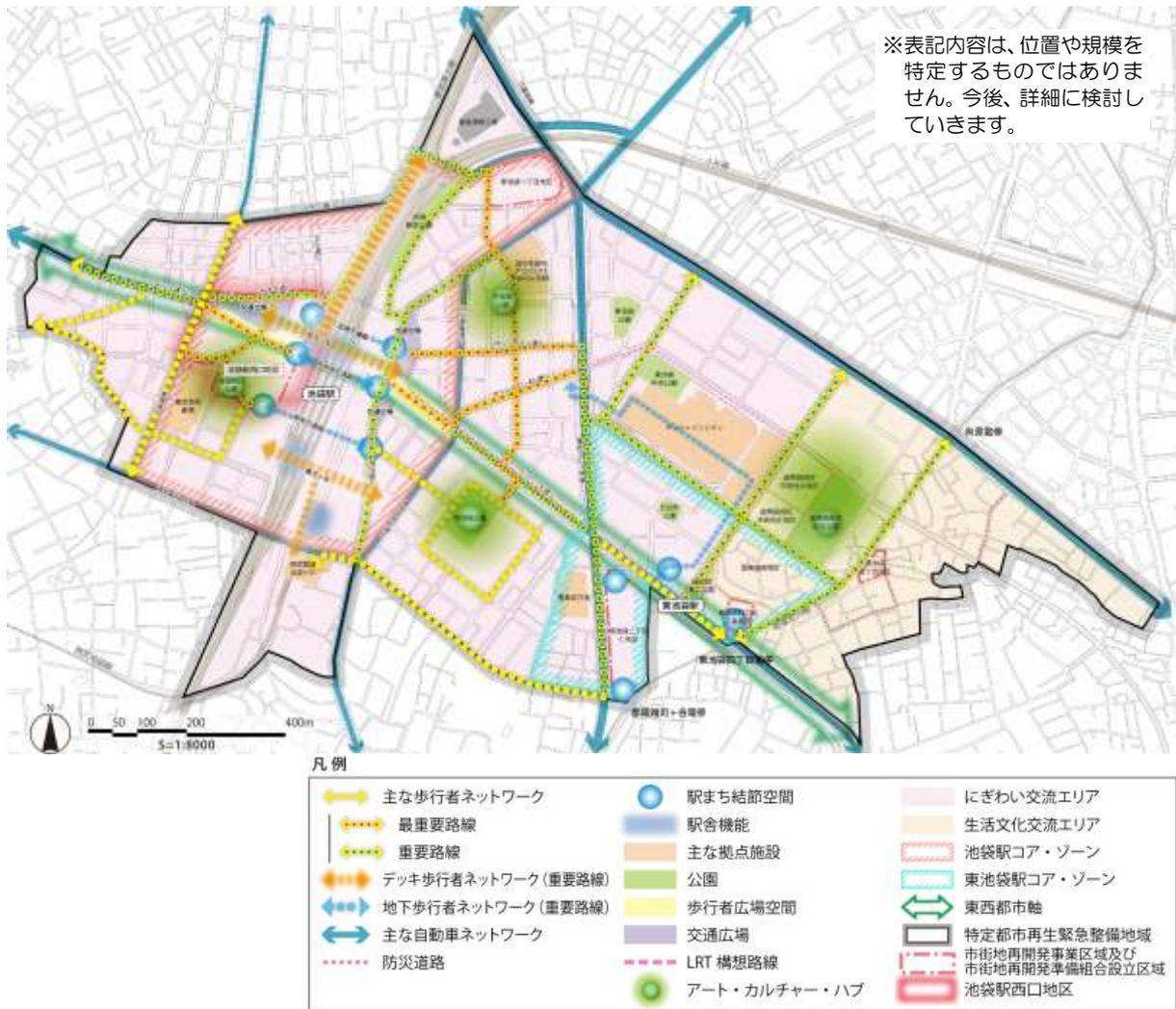
【ねらい】 池袋駅周辺地域まちづくりガイドラインに示す、公民が連携した池袋駅周辺地域の都市再生を展開するために必要となる都市基盤のあり方や整備方策等を示すもの。公民の関係者間で都市基盤の将来像を共有することにより、都市再生事業の進捗に併せた都市基盤の再編、拡充整備を進め、都市機能の更新を図る。

【記載事項】 ■ 目標

- “各交通モードの体系的な道路ネットワークの形成”による自動車・自転車流動の整序化
- 周辺都市開発に併せた駐車場・駐輪場の整備により駐車・駐輪施設を適正に配置

■ 方針と取組

- 自転車ネットワーク及び利用環境に応じた自転車走行空間の整備
- 東西連絡通路（北デッキ・南デッキ）整備に併せ、WE ロードを活用した東西横断動線の強化
- 自転車駐車場やシェアサイクル機能を有する“アート・カルチャー・ハブ”や“アート・カルチャー・スポット”の整備
- 周辺都市開発と連携した自転車駐車場の整備



【出典】 第6回池袋駅周辺地域再生委員会資料「池袋駅周辺地域基盤整備方針（案）」より

D：第二次豊島区自転車等の利用と駐輪に関する総合計画

【施行日】 平成28年4月策定

【ねらい】 自転車等の利用に伴う諸問題を明らかにし、その適切な利用と放置対策・自転車駐車場整備の方向性を示すことで、ハード・ソフトの両面から関連施策を推進し、快適なまちづくりの実現に資することを目的とした計画。

【記載事項】 ○東京オリンピック・パラリンピックの開催を見据え、多様化する自転車利用者需要を想定し、自転車走行空間の整備やシェアサイクル、再生自転車の活用を通じて、「自転車利活用の総合的な推進」を図る。

○区は、国や都そして近隣自治体と協力しつつより自転車の活用を推進し、歩行者の安全が確保された道路空間の整備に努める。

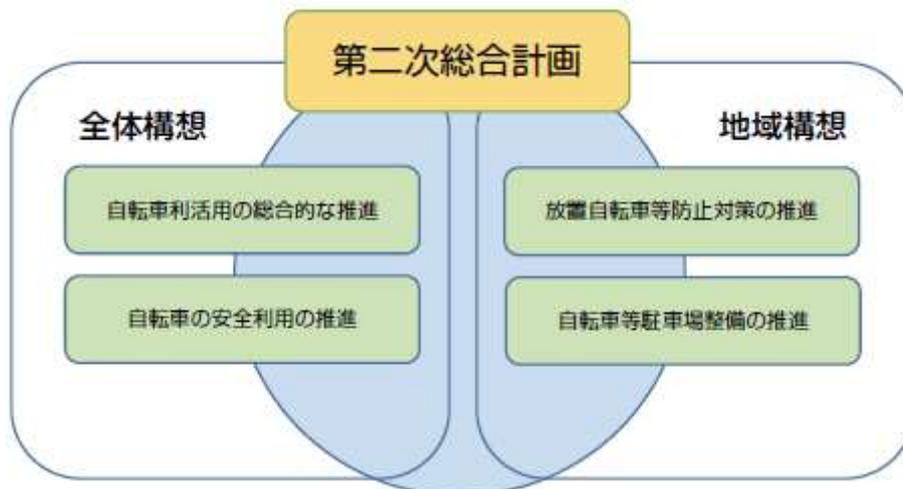
○車道の通行を基本に、区の道路事情に応じた自転車走行空間の確保を目指す。

○東京の自転車利用の特徴を踏まえ、国、都、区等と連携し、国道、都道、区道等の自転車走行空間を連続させるべく、新たに自転車ネットワーク計画を策定する。

○連続した安全で快適な自転車走行空間の確保のため、国や都の施策動向に対応していくものとする。

○道路空間が狭く歩行者や自転車のための通行空間整備が困難な場合は、地元住民や利用者の意見を踏まえながら、自転車走行空間の確保を目指す。また、自転車を降りて押すことの推進等、道路空間のゆずりあい利用について地域と連携したマナーの向上活動を行い、自転車利用環境の向上を目指す。

○自転車の走行空間と駐車車両の占める空間は競合するため、物流における荷捌きや、バスやタクシー等の公共交通機関の乗降等を踏まえつつ、警察と地域が一体となって違法駐車を抑制するための取組を実施することで自転車走行環境の確保を目指す。



E：板橋区・豊島区自転車利用環境整備基本計画

【施行日】 平成 12 年度策定

【ねらい】 板橋・豊島両区が、平成 11 年 12 月 9 日、建設省（現 国土交通省）の自転車利用環境整備モデル都市に指定されたことを受け、今後都市における日常的な交通手段として、自転車の利用促進を図るため、自転車が快適かつ安全に走行できる空間の整備に向けた基本計画。

【記載事項】 ○車道及び歩道から独立した自転車走行空間を整備することによって、歩行者と自転車・自動車利用者の分離による安全性・快適性の向上を図る。

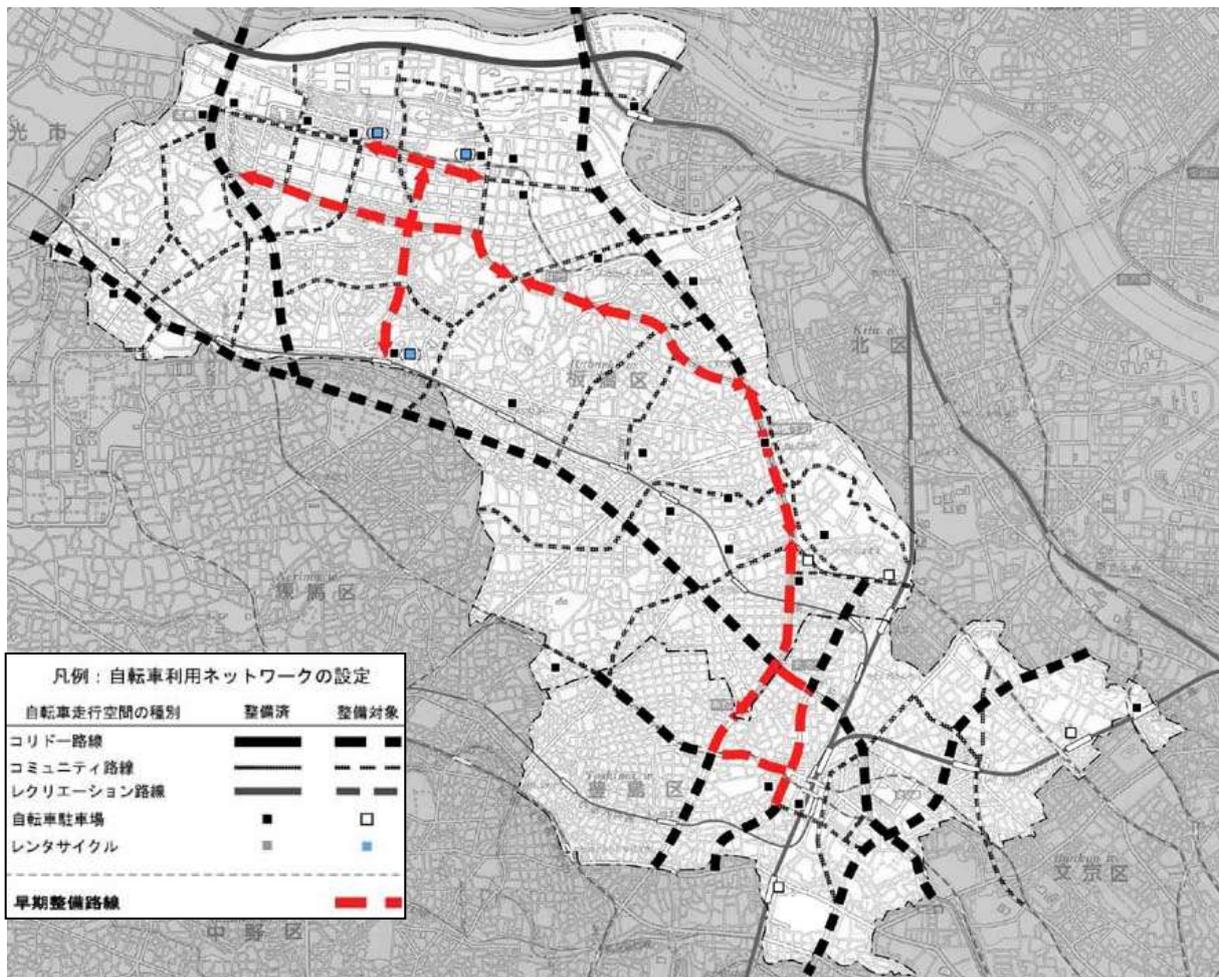
○自転車走行空間をまちの景観を構成する重要な要素の一つとして捉え、沿道空間と一体となった魅力あられる自転車走行空間の形成を図る。

○ネットワーク性の確保に重点をおき、道路の横断構成の変化に柔軟に対応して、連続した自転車走行空間の確保を図る。



歩道上分離型の整備イメージ
(代表イメージ)

■自転車ネットワークの設定（自転車駐車場含む）



3. 上位・関連計画における配慮点

- 自転車走行環境の整備については、全国共通の構造や交通規制、交通ルールを基本として、国の見据える自転車利用環境の創出に繋がるよう、整合を図る必要があります。
- 東京都においても自転車の多様化と事故の多発を受けて、既に一部の都道では自転車走行環境の整備が進められており、区でもこれらとの整合を図ることも必要となります。
- また、全国的にも有数の商業、業務集積地である池袋駅周辺では、今後の再開発を契機にまちづくりが進んでいきます。
- これらの計画と整合を図りながら、区民や来街者にとって安全・安心な自転車走行環境をつくり、繁華街を楽しむ歩行者と共存できるまちの実現が期待されます。

配慮点① 国の見据える自転車利用環境整備との整合

- 全国的な自転車利用の増加、多様化と、それに伴う自転車関連事故の発生を受けて、国では自転車の利用環境を改善するための法制度、計画等を策定しています。
- この中で、自転車の走行環境整備に関しては、平成 24 年に利用環境ガイドラインが示され、平成 28 年には車道通行を原則とした改訂が行われています。
- 本区においても、国の法制度や計画、指針を踏まえながら、区の状況にあった整備を進めていくことが必要です。

配慮点② 都の自転車走行環境整備の方向性との整合

- 東京都では、平成 32 年度までに約 100km の自転車走行環境の整備を目指し、整備が進められています。
- 区内では、既に整備された区間（主に、歩道内での自転車の通行場所を整備）を中心に、整備が進められているほか、今後の都市計画道路整備の中でも、自転車の通行場所が確保される予定となっています。
- 都の既存整備及び今後整備が進む区間との連続性に配慮しながらも、国のガイドラインを踏まえた整備形態での、連携した整備を進めることが必要です。

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

- 池袋駅周辺では、今後、再開発を伴う駅周辺のまちづくりが進みます。
- この計画の中では、繁華街に集まる歩行者が安全・安心に通行できることを前提として、車両である自転車、自動車の適切な通行を確保するための検討が進められています。
- 本計画は、既存道路を中心とした自転車ネットワークの整備を図りますが、池袋駅周辺など、今後、別計画が進む地域に関して、別計画と連動し、自転車が安全・安心に走行できる環境の確保を促していくことが必要です。