

港区自転車利用環境整備方針 概要版

1. 港区自転車利用環境整備方針の基本事項

1-1 自転車利用環境が求められる背景

自転車は日常生活における身近な移動手段や、レジャーの手段として利用されています。近年では、環境配慮の側面からクリーンかつエネルギー効率の高い交通手段として認識されているほか、健康志向や東日本大震災を契機とした節電意識の高まりなど、その利用ニーズが高まっています。

その一方で、歩道上等で交通ルールを守らない危険な自転車利用が増加し、自転車対歩行者の事故数は増加しています。また、交通事故全体の件数は減少傾向にある中、交通事故全体に占める自転車事故の割合も増加傾向にあります。

このような状況を受けて、平成23年10月に警察庁は、車道を通行する自転車の安全と歩道を通行する歩行者の安全の双方を確保するため、今一度、自転車は「車両」であるということの徹底を基本的な考え方とした通達を出しています。

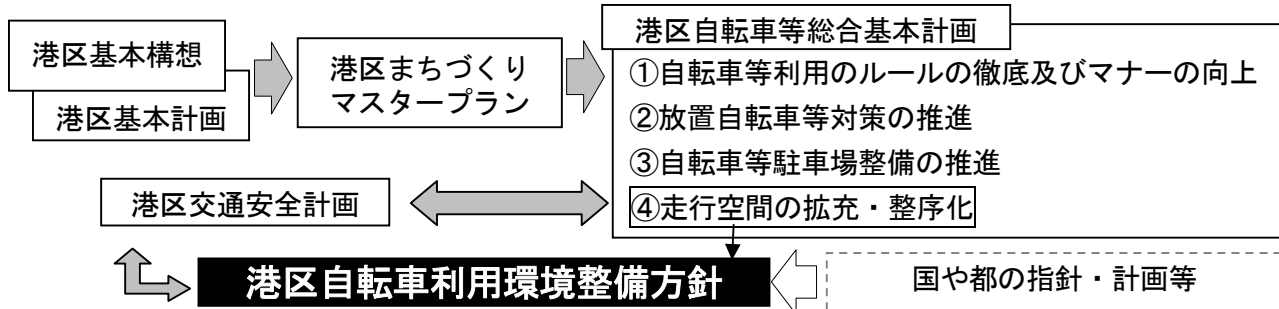
しかしながら、自転車が安全に車道を通行するためには数々の問題があるため、歩行者・自転車・自動車が安全・安心で快適に通行できるような自転車利用環境の整備が喫緊の課題となっています。

これらの課題を解決し、区民があらゆるライフステージにおいて「安全・安心」を実感できるまちづくりを進めていく必要があります。

1-2 これまでの取組

港区	東京都	国土交通省	警察庁
H20.3 「港区自転車等総合基本計画」を策定 H22.11 港南地区において「自転車道実証実験」を実施 H23.3 警視庁が港南地区を「自転車通行環境整備のモデル地区」に指定 H24.1 「第9次港区交通安全計画」を策定	H22.3 「東京都自転車走行空間整備方針」を策定 H24.10 「東京都自転車走行空間整備推進計画」を策定	H20.1 全国98箇所を「自転車通行環境整備モデル地区」に指定し、自転車利用環境の整備を実施 H24.4 共同で設置した「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」が、提言書「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」を提示 H24.11 「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」を策定	H23.10 「良好な自転車交通秩序実現のための総合対策の推進について」を通達

1-3 港区自転車利用環境整備方針の位置づけ



2. 自転車利用環境をとりまく現状と課題

2-1 自転車利用環境をとりまく現状

自転車利用環境の現状	<ul style="list-style-type: none"> ・区の人口、区の自転車交通量は増加しています。 ・区内の交通事故全体に占める自転車事故の割合は増加しています。
自転車利用環境の整備状況	<ul style="list-style-type: none"> ・自転車走行空間はわずか、連続性が確保されていません。
区民の意識	<ul style="list-style-type: none"> ・より早く目的地に到着できるように道順を選択する傾向があります。 ・安全・安心に通行するために、自転車走行空間の整備を求めています。
実証実験の結果	<ul style="list-style-type: none"> ・一般部と交差点部の接続方法や走行空間の幅員等に課題がありました。

2-2 自転車利用環境をとりまく課題

- ・人口増加や健康志向、環境志向により、今後も自転車交通量の増加が見込まれる中で、歩行者・自転車・自動車を分離した自転車利用環境の整備が必要です。
- ・港区全体に分布する公共施設、商業施設、観光施設等へのアクセス性、回遊性の向上を目指した自転車利用環境の整備が必要です。
- ・幹線道路や交差点での自転車交通事故の減少のために、自転車利用環境の整備が必要です。
- ・公共交通機関（鉄道、バス、ちいばす）を補完する自転車利用環境の整備が必要です。
- ・既設の自転車走行空間に接続する自転車利用環境の整備が必要です。
- ・自然に交通ルールを守ることができるような、自転車利用環境の整備が必要です。
- ・自転車利用環境の整備にあたっては地元の理解、協力が必要です。
- ・実証実験の検証結果を踏まえた整備形式の検討が必要です。

3. 基本方針

3-1 目指す将来像

都心の活力と安全・安心・快適な暮らしを支える自転車利用環境をつくる

3-2 基本方針

■安全・安心で快適な走行空間の創出

- ・標識・路面表示等で自転車の走行空間を明確にし、自転車関与事故の減少を図ります。
- ・区民等が安全・安心で快適に道路空間を利用できるように、自転車は車道を走行することを原則とし、歩行者・自転車・自動車を分離した自転車走行空間の整備を推進します。
- ・港区交通安全計画における自転車利用のルールの徹底及びマナー向上のための安全教育等のソフト施策と連携して取組を推進します。

■地域の交流を促進する自転車ネットワークの形成

- ・公共施設や商業施設、観光施設、公共交通機関等の地域の拠点となる施設へのアクセス性を向上させるための自転車ネットワークを形成します。
- ・国、東京都と連携し、相互の自転車ネットワークの整合を図り、区内外との連続性を確保します。
- ・自転車シェアリングの導入や自転車等駐車場整備計画など関連計画と整合を図ります。

3-3 自転車走行空間の整備方針

歩行者・自転車・自動車が安全・安心で快適に通行できるよう、路線ごとに適切な形式の自転車走行空間を選定し、整備方法を検討していきます。



自転車道



自転車専用
通行帯



自転車ナビマーク
(法定外表示)



歩道における歩行者と
自転車の通行区分指定

4. 自転車ネットワーク

国土交通省と警察庁より公表された「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」に基づき、自転車ネットワークの選定を行います。

【基本的な考え方】

全ての道路で自転車通行空間を整備することは現実的ではないため、自転車通行空間を効果的、効率的に整備することを目的に、面的な自転車ネットワークを構成する路線を選定します。

【選定の基準】

- 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、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
- ④自転車の利用増加が見込める、沿道で新たに施設立地が予定されている路線
- ⑤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）が整備されている路線
- ⑥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

自転車ネットワーク



5. 計画目標		
短期目標 (H25～H26)	中期目標 (H27～H32)	長期目標 (H33～)
モデル地区の整備		
モデル地区の検証		
自転車ネットワーク整備計画の策定		
	優先整備路線より整備に着手	自転車ネットワークの整備を完了
道路工事のなかで実施可能な、走行空間を明示する路面表示等の施工		
地域のニーズがある路線や既に自転車走行空間が整備されている路線と連続性を確保すべき路線について優先的に整備		
安全教育や交通安全運動等、ソフト施策との連携（「港区交通安全計画」等との連携）		
	方針の見直しを検討	

6. 今後の展開

6-1 自転車ネットワーク整備計画の策定

選定した自転車ネットワークの交通状況や道路空間の状況を踏まえて、整備形態を選定します。また、個別路線の詳細な構造（分離工作物の配置及び形状、路面色等）や交通運用（交差点部を含めた通行方法等）を検討します。さらに、整備優先度を検討し「自転車ネットワーク整備計画」を策定します。

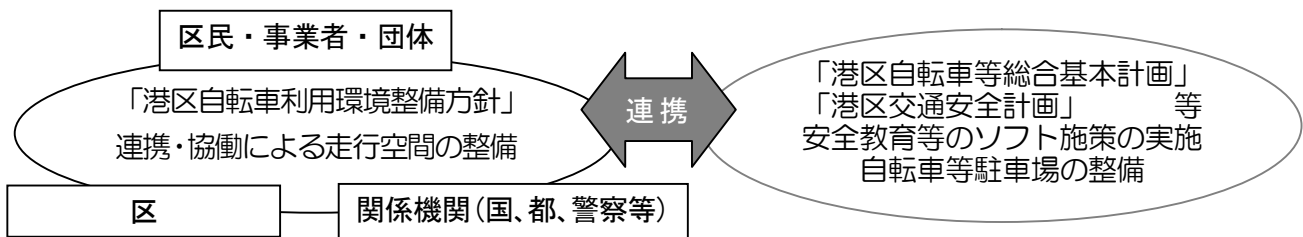
地域のニーズがある路線や既に自転車走行空間が整備されている路線と連続性を確保すべき路線について優先的に整備します。それらの路線については、自転車ネットワーク整備計画と整合を図ります。

6-2 自転車ネットワークを整備する上での課題

自転車ネットワークを整備する上で、交差点における通行方法、街路樹との共存、バス停部やパーキングメーター等の設置箇所の整備方法に課題があります。

6-3 推進体制

区の関係部署及び各地区総合支所が中心となって、区民や関係機関と連携・協働して取組を推進します。また、関連する施策と連携して取組を推進します。



6-4 進捗管理

港区自転車利用環境整備方針を着実に実施するために、PDCAサイクルを継続して実施します。

6-5 国、東京都との連携・調整

国道、都道について整備を要望していくとともに、自転車ネットワークの連続性を考慮して国及び東京都の自転車走行空間の整備計画と連携して、自転車ネットワーク整備計画を策定します。

6-6 隣接する区との連携・調整

自転車ネットワークの連続性を確保するため、隣接6区との連携・調整を図ります。

港区自転車利用環境整備方針（概要版）

刊行物発行番号：24241-5081

平成25年（2013年）3月発行

編集・発行：港区 街づくり支援部 土木課

東京都港区芝公園1-5-25

電話03-3578-2111（代表）