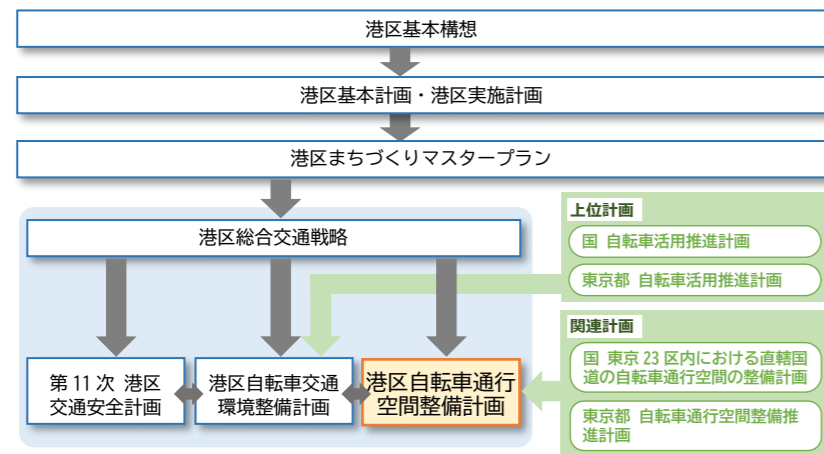


I 計画の目的 P1~P5

- 区では、平成 25（2013）年に「港区自転車利用環境整備方針」（以下「前方針」といいます。）を策定し、自転車通行空間^{※1}の整備を進めてきました。
- 一方で、前方針で選定した自転車ネットワークについて、道路構造や地元協議等の結果、自転車通行空間の整備が困難な区間があり、見直しが必要です。
- また、通行空間の確保が難しい場合でも様々な安全対策を講じて、安全・安心な自転車通行環境^{※2}を確保することが重要です。
- このような状況や、国や東京都の動きを踏まえた上で、区の関連計画と整合を図り、前方針で定めた自転車ネットワークの見直しを図るとともに、道路を利用する全ての人により一層安全・安心で快適に通行できる環境を整備することを目的とし、「港区自転車通行空間整備計画」（以下「本計画」といいます。）として改定します。
- 本計画では、自転車だけでなく歩行者、自動車など道路を利用する全ての人により一層安全・安心で快適に通行できる環境を整備することを目的とし、自転車通行空間及び通行環境の整備を進めます。

「港区自転車通行空間整備計画」の位置付け



本計画での自転車通行「空間」と「環境」の使い分け（用語の定義）

※1 自転車通行空間

・自転車が車道を安全に通行できる幅を示した「空間」を整えること。

例) 自転車専用通行帯の設置



※2 自転車通行環境

・自転車が交通ルールに則り、安全に左側を通行できるような「環境」を整えること。

例) 自転車ナビマークのみの設置



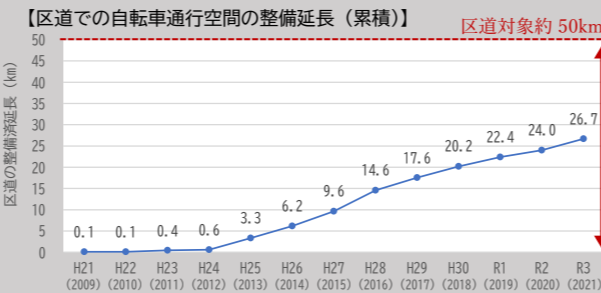
II 現状と課題 P7~P20

- 区道での自転車通行空間の整備延長は、令和 3（2021）年度末時点で約 26km です。
- 前方針を基に整備困難区間を見直し、自転車ネットワークを再設定し、ネットワークの形成を目指します。
- 新たに、子育て施設や駅前の自転車駐車場への誘導ルートや、自転車事故対策路線の設定を行います。

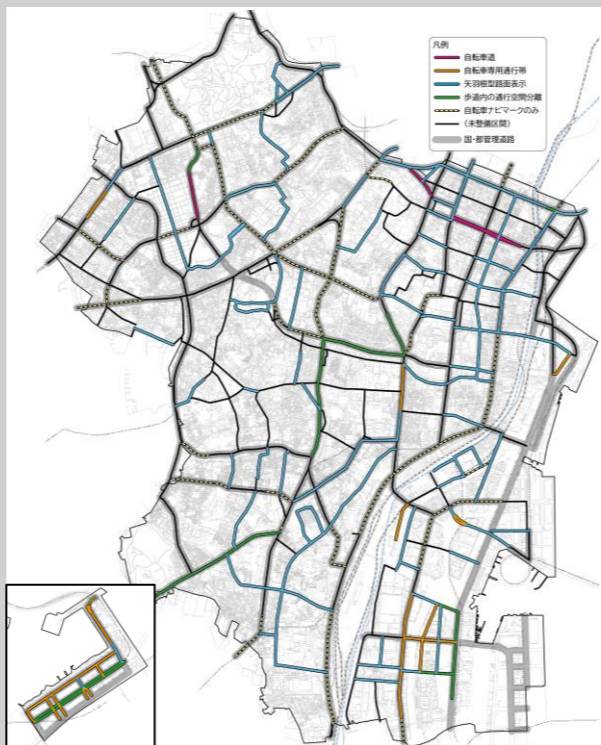
将来像 出発地から目的地まで、安全・安心で快適につながる自転車通行空間・通行環境づくり

現状と課題

- 課題① 自転車ネットワークの完成に向けた整備困難区間の見直し
- 課題② 自転車利用の増加への対応
- 課題③ 区道における事故の多い道路での事故対策
- 課題④ 国道、都道を含めた自転車通行空間の連続性の確保
- 課題⑤ 子育て世帯の自転車通行空間及び通行環境の充実



【自転車ネットワーク整備状況（令和 3（2021）年度末時点）】



計画の基本方針

方針① 快適に通行できる自転車ネットワークの整備

・通勤・通学や買い物、観光など様々な場面での自転車活用を支えるため、道路を安全・安心で快適に通行できる、連続性のある自転車通行空間を整備し、国、東京都と連携した自転車ネットワークを整備します。

継続

自転車ネットワーク

方針② 目的施設の前までつながる子育て送迎ルート（誘導ルート）の整備

・子ども乗せ自転車による子どもの送迎や、多くの自転車が集まる駅前の自転車駐車場へのアクセスに対して、自転車ネットワークを経由して目的施設の前まで、安全に安心して通行できる誘導ルートを整備します。

新規

誘導ルート

方針③ 自転車事故の不安のない安全・安心な通行環境の整備

・自転車事故の削減のために、自転車ネットワークに含まれない区道のうち事故多発箇所について、自転車事故の対策としての通行環境の整備や安全対策を図ります。

拡充

自転車事故対策路線

【参考】 自転車ネットワーク・誘導ルート・自転車事故対策路線の具体的なイメージ

【自転車ネットワーク】 広域的な幹線ルート

区内の広域的な移動に対応した幹線ルートとして設定する。

【誘導ルート】 駅前の自転車駐車場への誘導

駅に集まる自転車を収容する自転車駐車場まで、自転車ネットワーク路線からアクセスできる経路を設定する。

【対象施設】

- ① 区立の自転車駐車場
- ② 区と協定を締結している民間自転車駐車場

【誘導ルート】 子育て施設への誘導

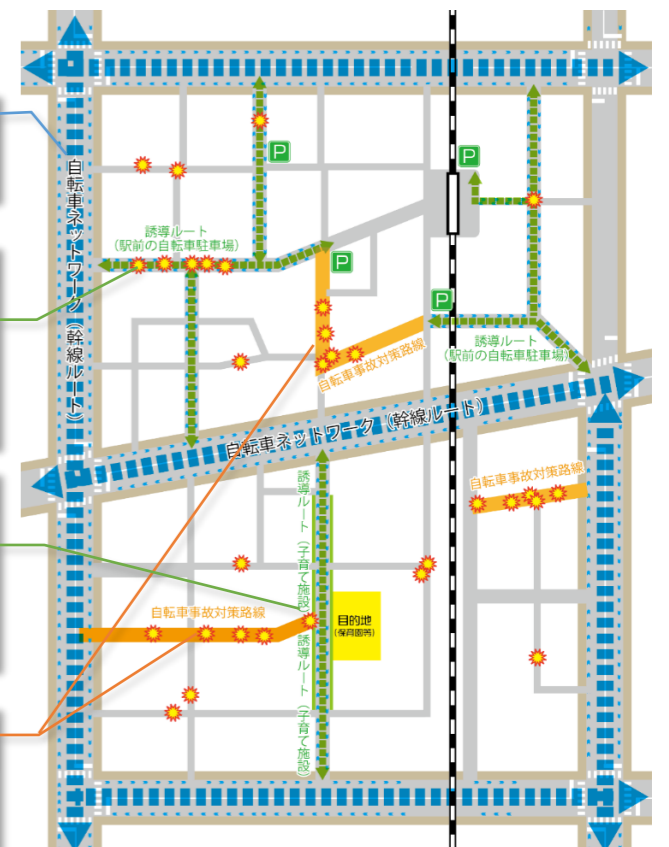
保育園、幼稚園、インターナショナルスクール等の子育て施設まで自転車ネットワーク路線からアクセスできる経路を設定する。

【対象施設】

- ① 保育園・幼稚園等
- ② キッズゾーン指定区間

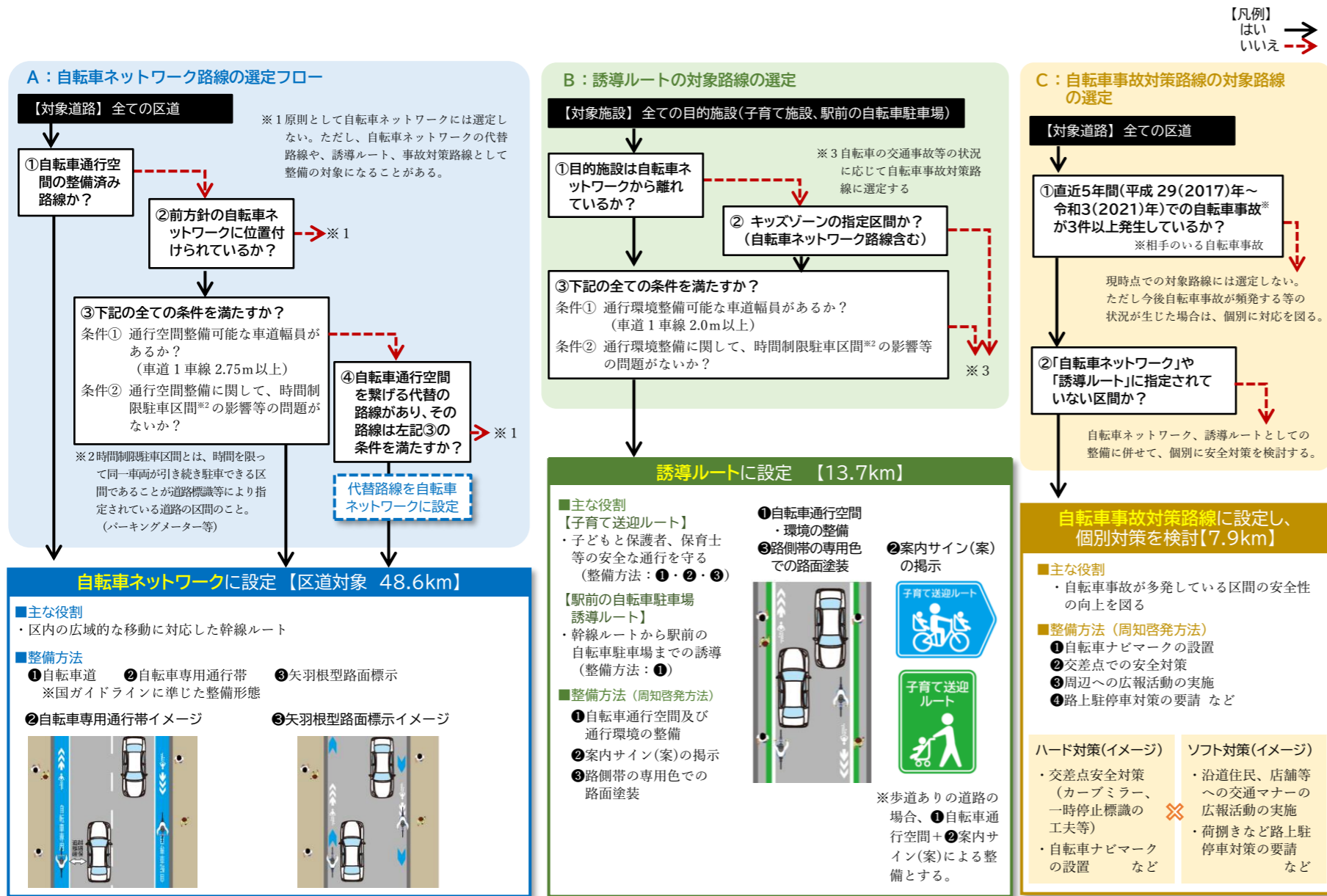
【自転車事故対策路線】 5年間で3件以上の自転車事故が発生した区間

平成 29（2017）年～令和 3（2021）年の直近 5 年間で、同一区間で 3 件以上の相手のいる自転車事故が発生した区間を設定する。

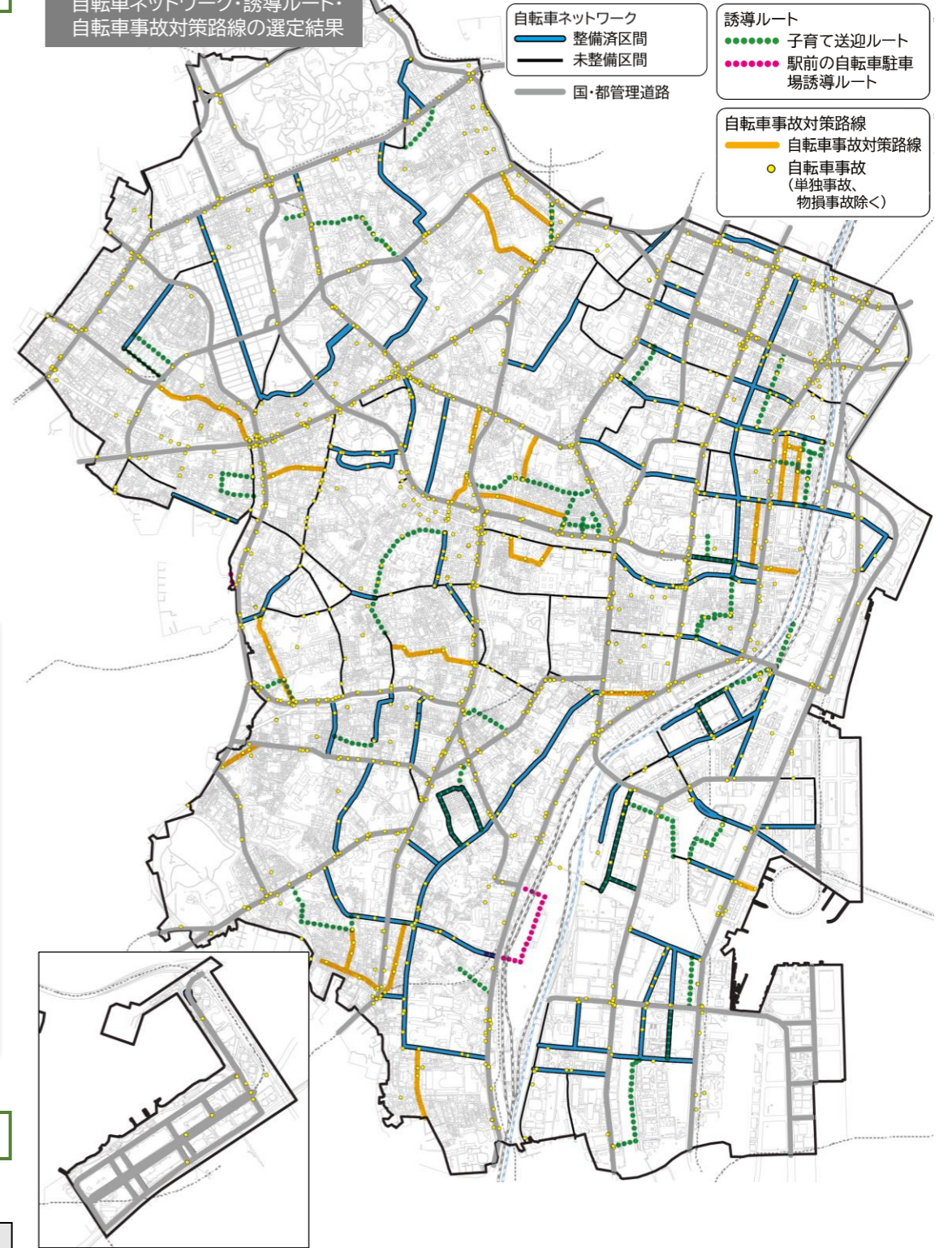


IV 整備対象路線の選定 P25～P33

- 整備対象路線は下記フローに基づき選定します。区道では自転車ネットワーク 48.6km、誘導ルート 13.7km、自転車事故対策 7.9km です。



【参考】
自転車ネットワーク・誘導ルート・
自転車事故対策路線の選定結果



V 整備形態の選定 P35～P43

- 区道の自転車通行空間は、以下の①～④の整備形態に基づき整備するものとします。

断面図	交通規制あり(自転車専用)		交通規制なし		自転車通行環境としての整備
	構造的分離	視覚的分離	車道混在		
	① 自転車道	② 普通自転車専用通行帯	③ 矢羽根型路面標示(歩道あり)	④ 矢羽根型路面標示(歩道なし)	
	<p>自転車道 (1.5m以上) 構築物 (0.3m) 車道 (3.0m以上)</p> <p>構造的分離と交通規制により通行空間を分離したものの</p> <p>車道は自動車のみ通行する</p>	<p>自転車専用通行帯 (1.0m以上) 車道 (4.0m以上)</p> <p>視覚的、制度的に規定された自転車の専用通行空間</p> <p>車道は自転車と自動車が行き交う</p>	<p>自転車ナビライン (0.75m) 車道 (2.75m以上)</p> <p>自転車の通行場所と進行方向を示したものの</p> <p>車道は自転車と自動車が行き交う</p>	<p>自転車ナビライン (0.75m) 車道 (2.75m以上)</p> <p>自転車の通行場所と進行方向を示したものの</p> <p>※自動車の専用幅 2.0m設定</p> <p>車道は自転車と自動車が行き交う</p>	<p>自転車ナビマーク ※通常0.4m幅 車道 (2.0m以上)</p> <p>※安全対策として自転車ナビマークに対応</p> <p>自転車道が通行することを示すためのもの</p> <p>自転車通行に配慮して通行</p>

VI 計画推進に向けて P45～P47

- 自転車通行空間及び通行環境の整備を計画的に進めるために、交通管理者や地域住民等と協働や連携をするとともに、PDCAサイクルを循環します。
- 自転車ネットワーク及び誘導ルートは令和14(2032)年度までに対象路線の整備を完了し、整備を完了した路線から維持管理を行います。
- 自転車事故対策路線については、逐次、問題箇所での安全対策を検討・実施します。