

港区自転車通行空間 整備計画（素案）

Minato City Bicycle Lane Maintenance Plan
(Draft)



令和4（2022）年12月 港区
December, 2022 Minato City

港区平和都市宣言

かけがえのない美しい地球を守り、世界の恒久平和を願う人びとの心は一つであり、いつまでも変わることはありません。

私たちも真の平和を望みながら、文化や伝統を守り、生きがいに満ちたまちづくりに努めています。

このふれあいのある郷土、美しい大地をこれから生まれ育つ子どもたちに伝えることは私たちの務めです。

私たちは、我が国が『非核三原則』を堅持することを求めるとともに、ここに広く核兵器の廃絶を訴え、心から平和の願いをこめて港区が平和都市であることを宣言します。

昭和60年8月15日

港 区

はじめに

[illegible][illegible]

令和5（2023）年3月



港区長

武井雅昭

目次

I	計画の目的	1
1	計画の目的	2
2	計画の位置付け	3
3	計画の概要	5
II	現状と課題	7
1	自転車通行空間整備の進捗	8
	（1）前方針の自転車ネットワークの選定条件と見直しの必要性について	8
	（2）自転車ネットワークの整備進捗	9
2	人口動態	11
	（1）増え続ける人口	11
	（2）昼夜間人口の推移と通勤・通学流動	11
3	自転車交通事故の特性	12
	（1）区内での自転車事故発生状況	12
	（2）自転車事故の相手別の事故件数	12
	（3）車道幅員別の自転車事故件数	15
	（4）時間帯別の自転車事故件数	15
4	自転車通行空間整備に向けた取組	16
	（1）国の自転車通行空間整備に関する計画等	16
	（2）東京都の自転車通行空間整備に関する計画等	17
	（3）区の自転車及び交通安全に関する計画	18
5	現状と課題のまとめ	20
III	将来像と基本方針	21
1	計画の将来像と基本方針	22
2	整備方針	23

IV	整備対象路線の選定	25
1	自転車ネットワークの選定	26
	（1）自転車ネットワーク路線の選定フロー	26
	（2）選定した自転車ネットワーク整備対象路線	27
2	誘導ルート of 選定	28
	（1）誘導ルートの選定フロー	28
	（2）選定した誘導ルートの整備対象路線	29
3	自転車事故対策路線の選定基準について	32
	（1）自転車事故対策路線の選定フロー	32
	（2）選定した自転車事故対策路線の整備対象路線	33
V	整備形態の選定	35
1	整備形態の選定の考え方	36
2	自転車通行空間及び通行環境の構造的基準	38
	（1）交通規制を伴う通行空間の整備形態	38
	（2）交通規制を伴わない通行空間の整備形態	39
	（3）自転車通行環境整備の形態	40
3	子育て施設への誘導ルートの整備について	42
VI	計画推進に向けて	45
1	実現に向けた課題	46
2	計画の進捗管理について	47

【参考資料】

- 港区自転車通行空間整備計画策定経過
- 港区自転車通行空間整備計画策定委員会 設置要綱
- 港区自転車通行空間整備計画策定委員会 委員名簿

I

計画の目的

1 計画の目的

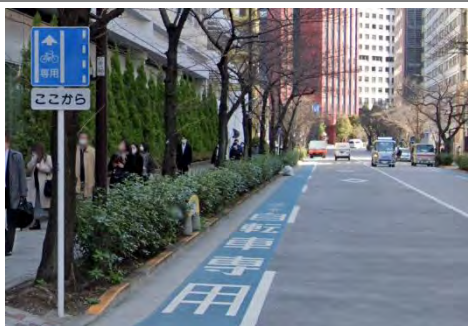
- 自転車は買い物や通勤、通学、子どもの送迎等日常生活における身近な移動手段や、サイクリング等のレジャーを楽しむ手段として多くの人々に利用されています。区では、区民等が安全・安心で快適に道路空間が利用できるように、平成 25（2013）年に「港区自転車利用環境整備方針」（以下「前方針」といいます。）を策定し、自転車通行空間※¹の整備を進めてきました。
- 前方針策定後、平成 29（2017）年には自転車活用推進法が施行され、さらに、近年では、電動アシスト付き自転車や自転車シェアリング、自転車を使った配送サービスの普及など、自転車の使い方も多様化、活発化してきています。また、新型コロナウイルス感染症の感染拡大の影響による新しい生活様式の定着や、環境に配慮した交通手段として注目されるなど、自転車利用を取り巻く動向は大きく変化しています。
- このような変化を踏まえて、区は、区民等がより一層安全・安心で快適に利用できる道路空間を整備していくことが求められます。
- 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がより一層安全・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がより一層安全・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。

■ 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。

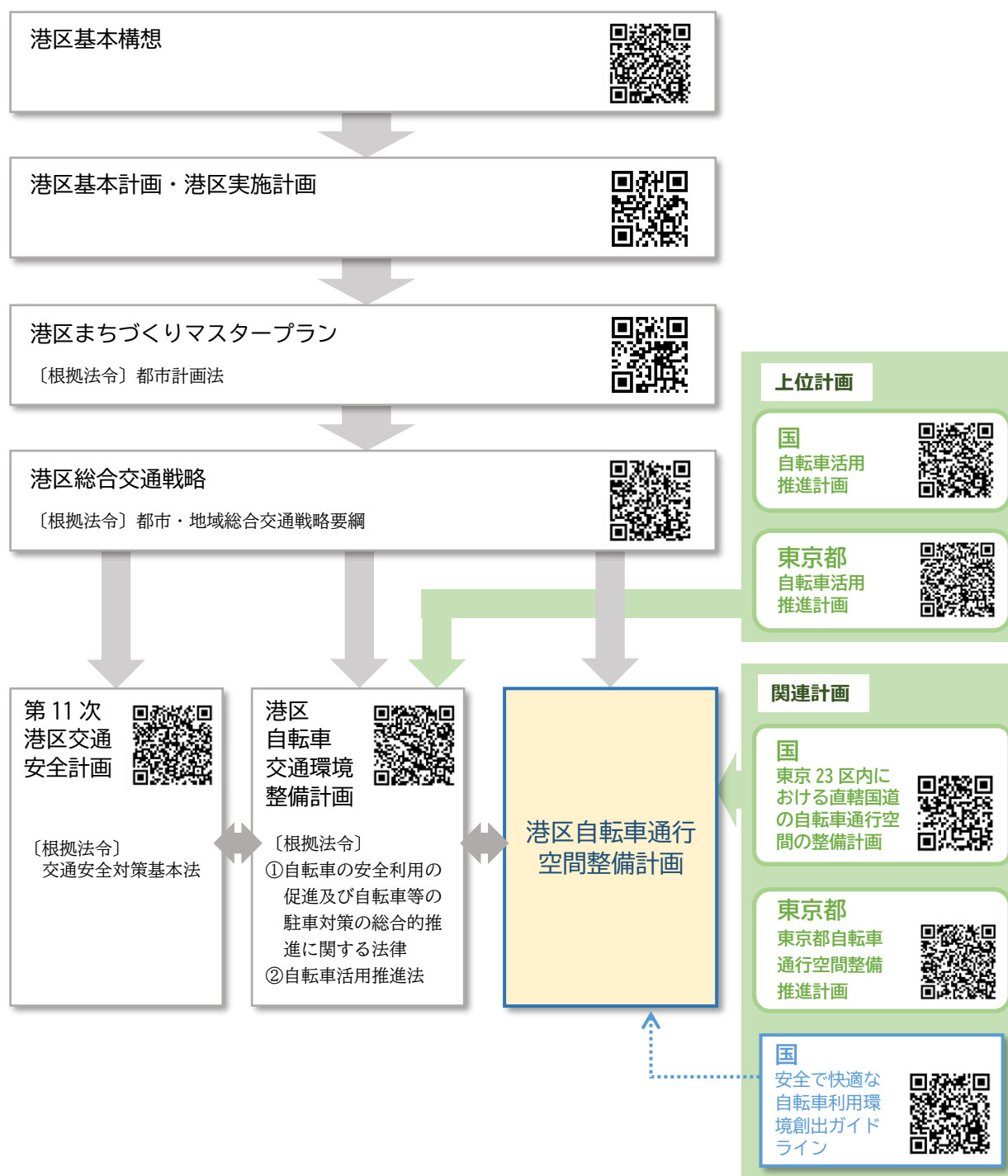
例）自転車ナビマークのみの設置



2 計画の位置付け

- 区では、「港区基本構想」に基づいて「港区基本計画・港区実施計画」を定め、区のまちづくり分野の最上位計画として「港区まちづくりマスタープラン」を策定しています。
- 本計画は「港区まちづくりマスタープラン」の個別計画として位置づけます。

■「港区自転車通行空間整備計画」の位置付け



※区の通行空間整備は当該ガイドラインに準じています。
(詳細は次ページ参照)



(参考) 安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン

- 区内の自転車通行空間の整備について、道路状況等を勘案しながら、当該ガイドライン（以下「国ガイドライン」といいます。）に基づき整備を進めていきます。

【概要】 各地域において、道路管理者や警察が自転車ネットワーク計画の作成や自転車通行空間の整備、通行ルールの徹底等を進めるための標準的な考え方等を示したものです。

【主体】 国土交通省道路局、警察庁交通局

【策定期間】 平成 24（2012）年策定、平成 28（2016）年改定（順次改定予定）

【内容】 以下の 4 つの内容を記載。

- 1 自転車ネットワーク形成の進め方
- 2 自転車通行空間の設計
- 3 利用ルールの徹底
- 4 自転車利用の総合的な取組

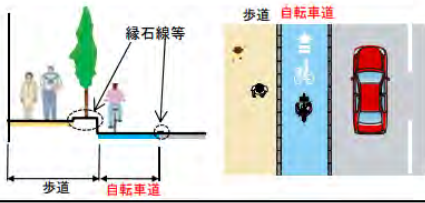
平成 28（2016）年の改定では、自転車通行空間の計画や設計について、以下の点を改定し、より整備が進むように見直された。

- ・段階的な計画策定方法の導入
- ・暫定形態の積極的な活用
- ・路面標示の仕様の標準化
- ・自転車道は一方通行を基本とする考え方の導入 など

平成 28（2016）年改定のガイドラインで位置付けられている基本的な整備形態（イメージ）は、以下のとおり。

■基本的な整備形態（イメージ）

※国ガイドラインより引用

整備形態	【整備イメージ】
自転車道	
自転車専用通行帯	
自転車と自動車を混在通行とする道路（車道混在）	(1) 歩道のある道路における対策 [路肩・停車帯内の対策] [車線内の対策] (2) 歩道のない道路における対策 [車線内の対策] ※矢羽根型路面標示は外側線の下に重複させることができる

3 計画の概要

- 本計画では、前方針の自転車ネットワークを継承しながら、安全・安心で快適な自転車の通行空間及び通行環境の整備を推進するために必要な事項を定めます。
- 計画期間は、年間の整備実績を基に令和5（2023）年度から令和14（2032）年度までの10年間とします。
- ただし、社会情勢の変化など、まちを取り巻く環境が変化した際には、必要に応じて適宜見直します。

港区自転車
交通環境整備計画



コラム 自転車の活用推進により達成したい未来 ～港区自転車交通環境整備計画より

環境形成

移動時の交通手段の分散化による 脱炭素社会への貢献

自転車は、環境に配慮した交通手段の一つです。自転車走行空間や自転車等駐車場の整備、自転車シェアリングの推進を行い、二酸化炭素の削減を図ることで、ゼロカーボンシティの実現を目指します。



健康増進

自転車が持つ心と体のリフレッシュ効果で 誰もが健康なライフスタイルの実現

普段の移動が健康づくりに代わる自転車の活用を通じ、誰もが住み慣れた地域で健やかに安心して暮らし続けられる地域社会をつくりまします。



自転車の活用が 生み出すまちの未来

観光振興

自転車×観光が生み出す 新たなまちの魅力づくりの実現

自転車シェアリングを活用した観光ルートを創るなど、まちを自転車で楽しむ新たな取組を通じて価値ある都市観光を創造します。



安全・安心

周りの自転車に対する不安なく みんなが安心できる走行環境の実現

安全教育、指導取り締まりの強化、放置対策、自転車保険の加入促進などを通じ、事故死亡者ゼロの安全・安心な環境を実現します。

当たり前のルールを守り
お互いに配慮しあう
安心な環境をつくる



Ⅱ

現状と課題

1 自転車通行空間整備の進捗

(1) 前方針の自転車ネットワークの選定条件と見直しの必要性について

- 前方針での将来像と基本方針は以下のとおりです。

【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

【基本方針】 方針① 安全・安心で快適な走行空間の創出

方針② 地域の交流を促進する自転車ネットワークの形成

- 自転車ネットワーク対象路線は、下表の①～⑥の条件に基づき、前方針策定当時の状況を踏まえて選定されています。この条件に基づき区内約 112km の自転車ネットワークを選定し、うち約 50km が区道です。
- 一方で、自転車ネットワークに選定した区道において、道路構造や地元協議等の結果、整備困難な区間が生じており、これらの区間の代替を検討する必要があります。
- 自転車事故や整備状況など、策定当時からの変化を検証しながら、整備困難な区間の代替区間の選定を中心に、自転車ネットワークの一部見直しを図ることが必要です。

■自転車ネットワークの選定条件

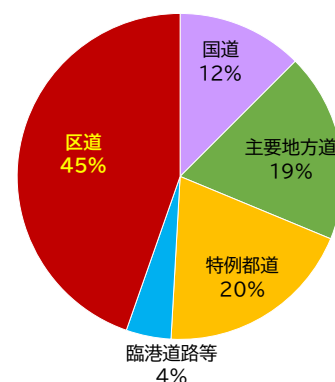
前方針 (平成 25 (2013) 年策定)	策定当時からの変化 (平成 25 (2013) 年 → 令和 4 (2022) 年)	
① 地域内における自転車利用の主要路線としての役割を担う、公共交通施設、学校、地域の核となる商業施設及びスポーツ関連施設等の大規模集客施設、主な居住地区等を結ぶ路線	・既存の自転車ネットワークで対応可能。	
② 自転車と歩行者の錯綜や自転車関連の事故が多い路線の安全性を向上させるため、自転車通行空間を確保する路線	・赤坂駅周辺、新橋・浜松町駅周辺など、繁華街を中心に、 自転車ネットワーク以外の区間で自転車事故が発生している。	自転車事故対策の必要区間の追加検討が必要
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	・既存の自転車ネットワークで対応可能。	
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	・既存の自転車ネットワークで対応可能。	
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	・ 自転車ネットワーク以外の区間で整備された路線がある。	自転車ネットワークへの追加が必要
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 (条件①～⑤の路線を補完する路線)	・ 一部では道路構造や地元協議等を踏まえて整備困難な区間が生じている。	整備困難区間の代替区間を確保する等の対応が必要

(2) 自転車ネットワークの整備進捗

- 区内約 112km の自転車ネットワークのうち、区道は約 50km（全体の約 45%に相当）です。
- 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。
- 区内の国道、東京都管理道路については、各道路管理者により整備が進められており、令和 3（2021）年度末時点で、国道約 2km、東京都管理道路約 15km の整備が進められています。
- 区道での自転車ネットワークの整備は途上であり、今後も継続した整備を進めていくことが求められます。

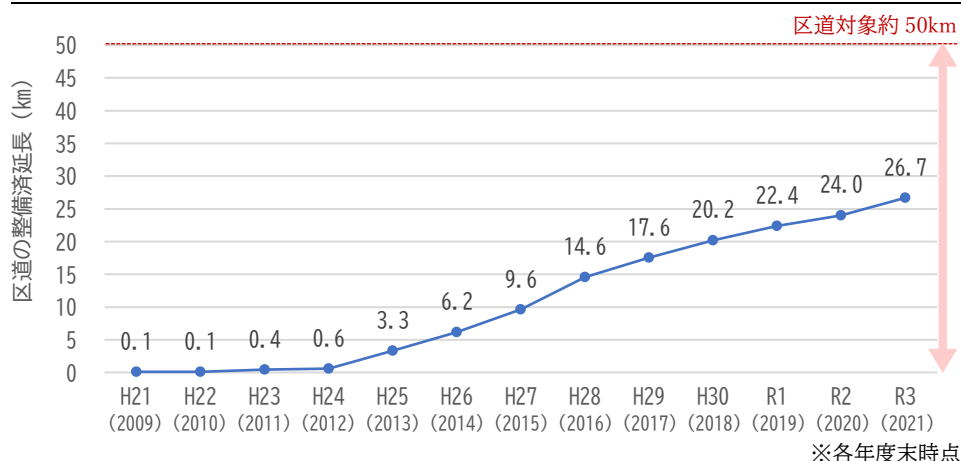
※区道での整備延長は、車道での自転車通行空間の整備のみを対象とし、歩道内の分離や車道での自転車ナビマークのみの設置などの整備部分は含まないものとします。（整備の詳細は 37 ページを参照）

■前方針の整備対象路線の道路管理者別内訳



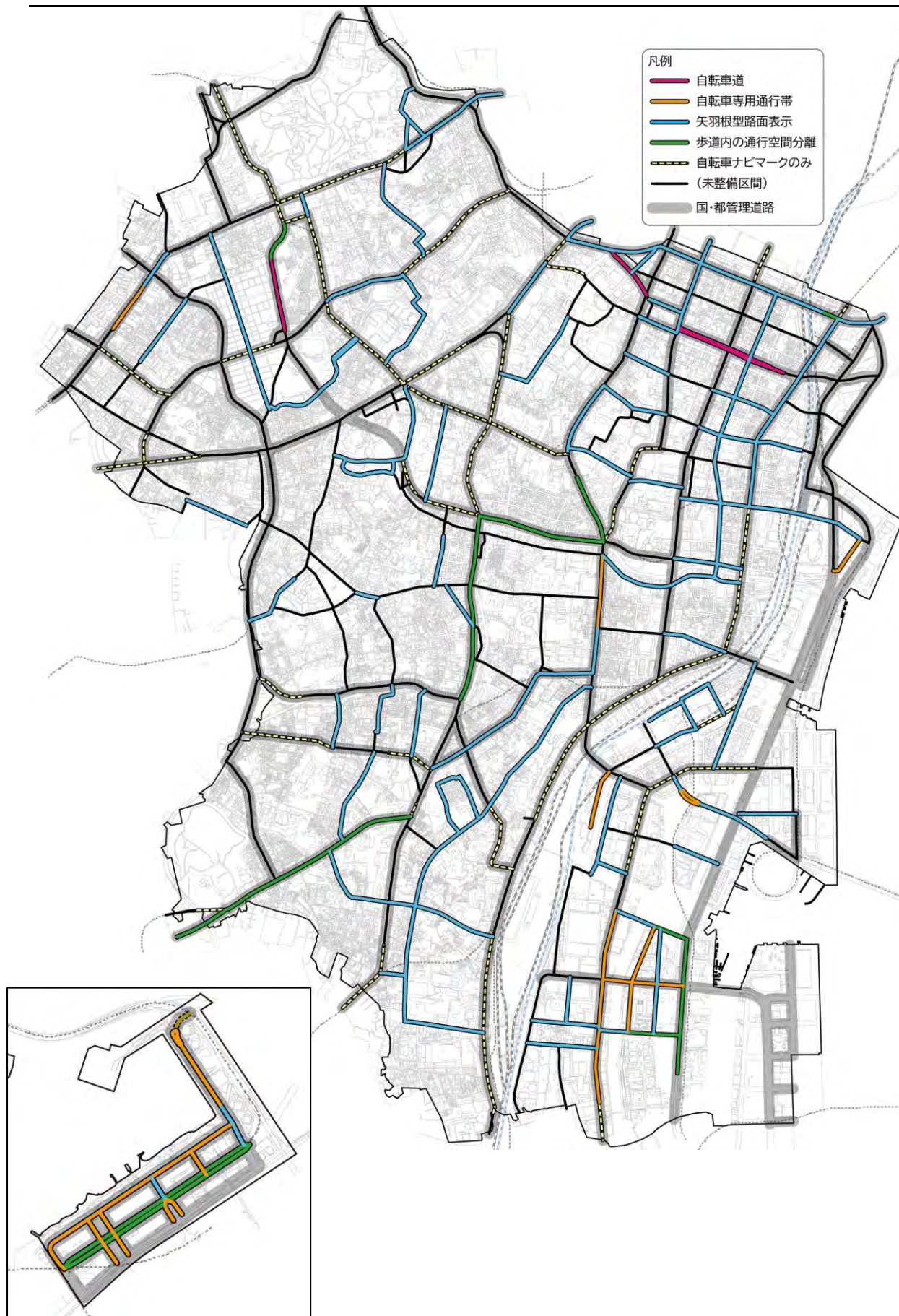
※主要地方道、特例都道、臨港道路等は東京都管理

区道での自転車走行空間の整備延長（累積）



- 区内の自転車通行空間の整備区間を、整備形態別に整理すると次ページの図のとおりです。

■自転車ネットワーク整備状況（令和3（2021）年度末時点）

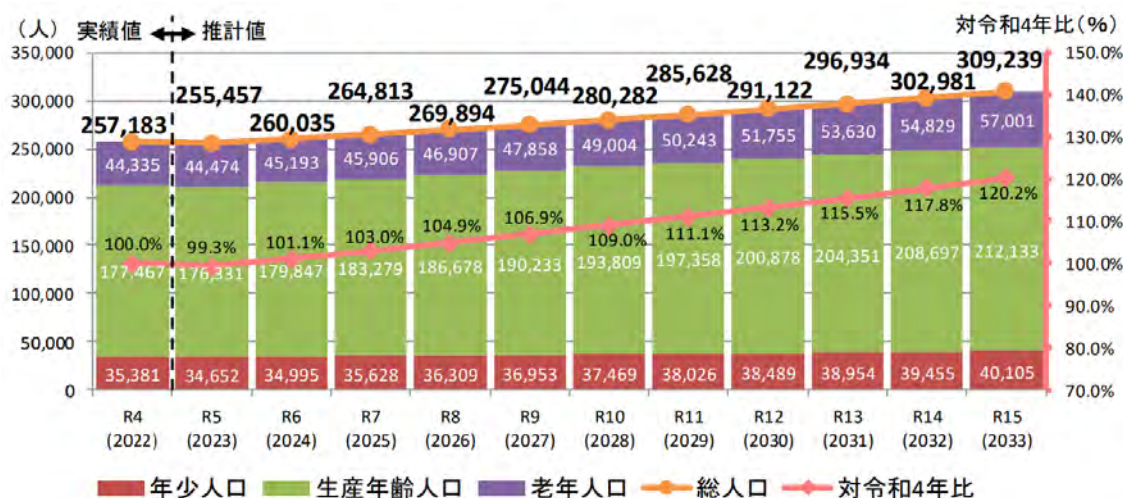


2 人口動態

(1) 増え続ける人口

- 令和4（2022）年3月の「港区人口推計」の結果では、区の人口は令和6（2024）年以降、年少人口～老年人口まであらゆる年齢層が増加すると予想されています。
- 人口の増加は自転車利用者の増加に繋がると考えられます。

■年齢階層別の人口推計

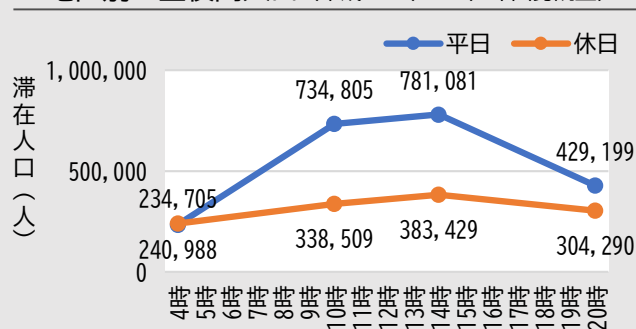


※年齢区分は、年少人口：0～14歳、生産年齢人口：15～64歳、老年人口：65歳以上
出典：港区人口推計（令和4（2022）年3月）

(2) 昼夜間人口の推移と通勤・通学流動

- 区の滞在人口は、平日、休日ともに14時台をピークに日中増加しており、多くの来街者が区内に滞在し活動している状況です。近年では、自転車シェアリングや電動アシスト付き自転車の普及に伴い、より多くの来街者が自転車を活用できる環境が整いつつあります。
- 一方で、区内各地で来街者の交通事故が多く、今後の自転車の利用が活発化する中で来街者の自転車事故の増加が懸念されます。

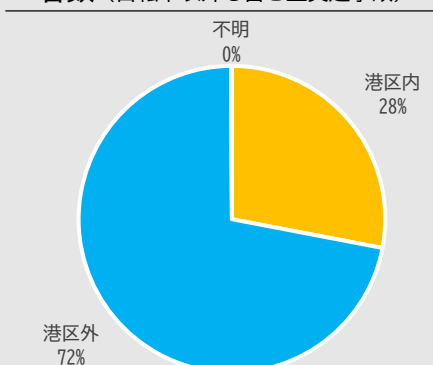
■地区別の昼夜間人口（平成27（2015）年国勢調査）



出典：株式会社NTTドコモ・株式会社ドコモ・インサイトマーケティング「モバイル空間統計®」
総務省「国勢調査」

※当該グラフは、RESAS - 地域経済分析システムをもとに作成

■住所地別の区内交通事故の死傷者数（自転車以外も含む全交通事故）



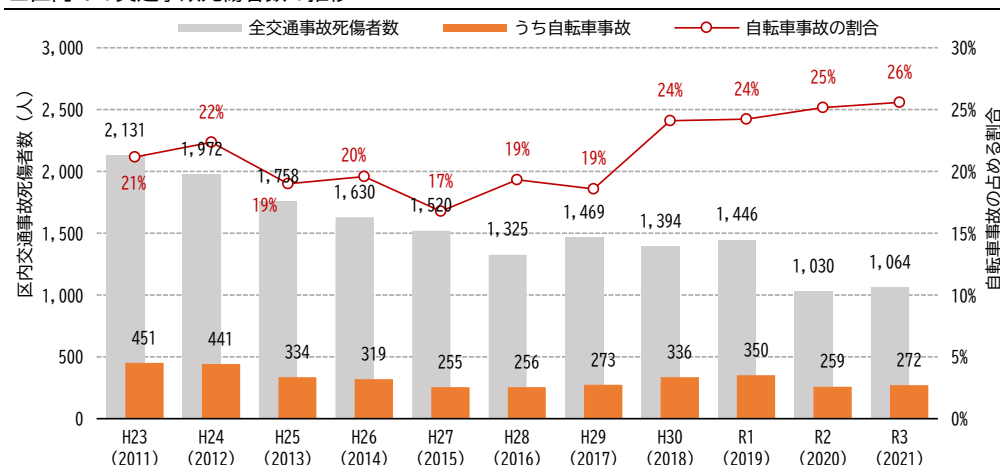
出典：警視庁総務部文書課（令和3（2021）年）

3 自転車交通事故の特性

(1) 区内での自転車事故発生状況

- 区内の自転車事故死傷者数は平成 27（2015）年を境に減少から増加に転じており、令和元（2019）年に年間 350 人となりました。令和 2（2020）年にはコロナ禍での外出自粛等の影響を受けて一旦減少しましたが、令和 3（2021）年に再び増加しています。
- 自転車事故の割合は平成 29（2017）年以降年々増加しており、令和 3（2021）年には 26% となりました。

■区内での交通事故死傷者数の推移

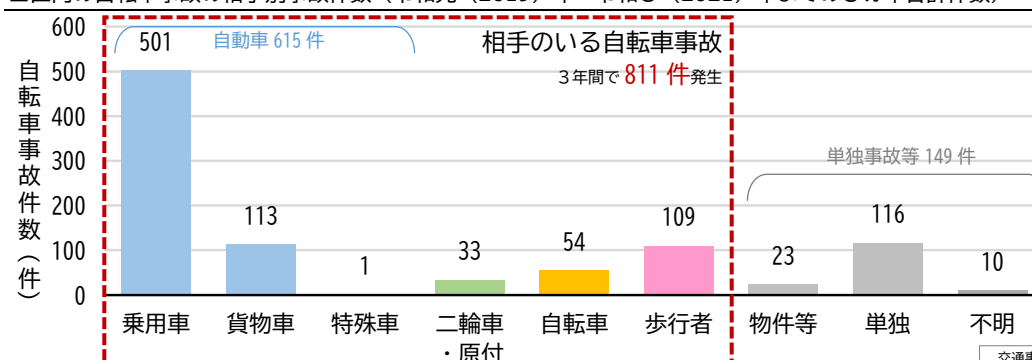


出典：警視庁「東京の交通事故」（各年）を基に作成

(2) 自転車事故の相手別の事故件数

- 警察庁の交通事故に関するオープンデータ（令和元（2019）～3（2021）年）を用いて、区内で発生した自転車事故の件数を、事故の相手別に整理すると以下のとおりです。
- 区内の相手のいる自転車事故は、自動車（乗用車、貨物車、特殊車）との事故が3年間で 615 件と最も多く、ついで歩行者との事故が 109 件、自転車同士の事故が 54 件となっています。

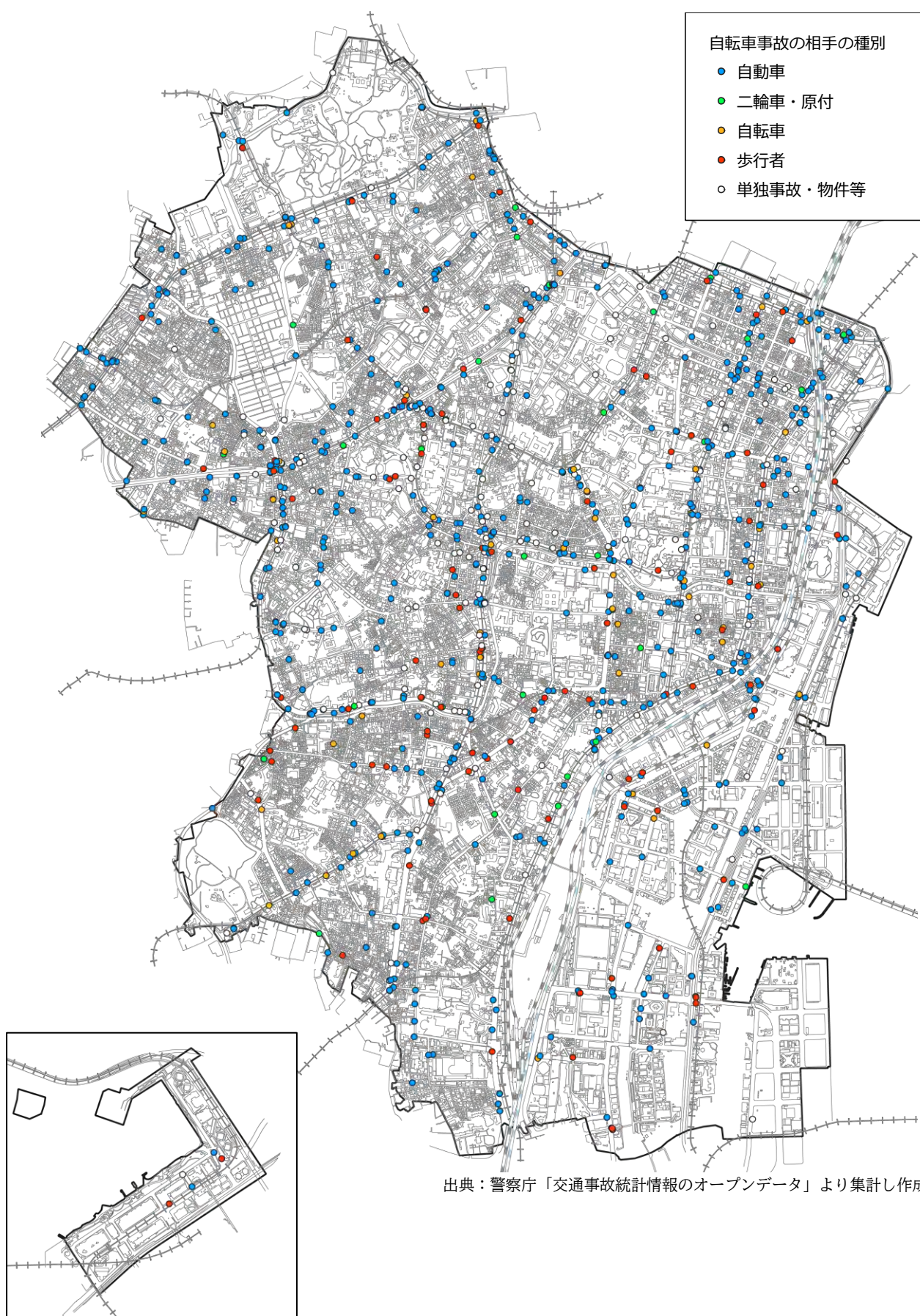
■区内の自転車事故の相手別事故件数（令和元（2019）年～令和 3（2021）年までの3ヵ年合計件数）



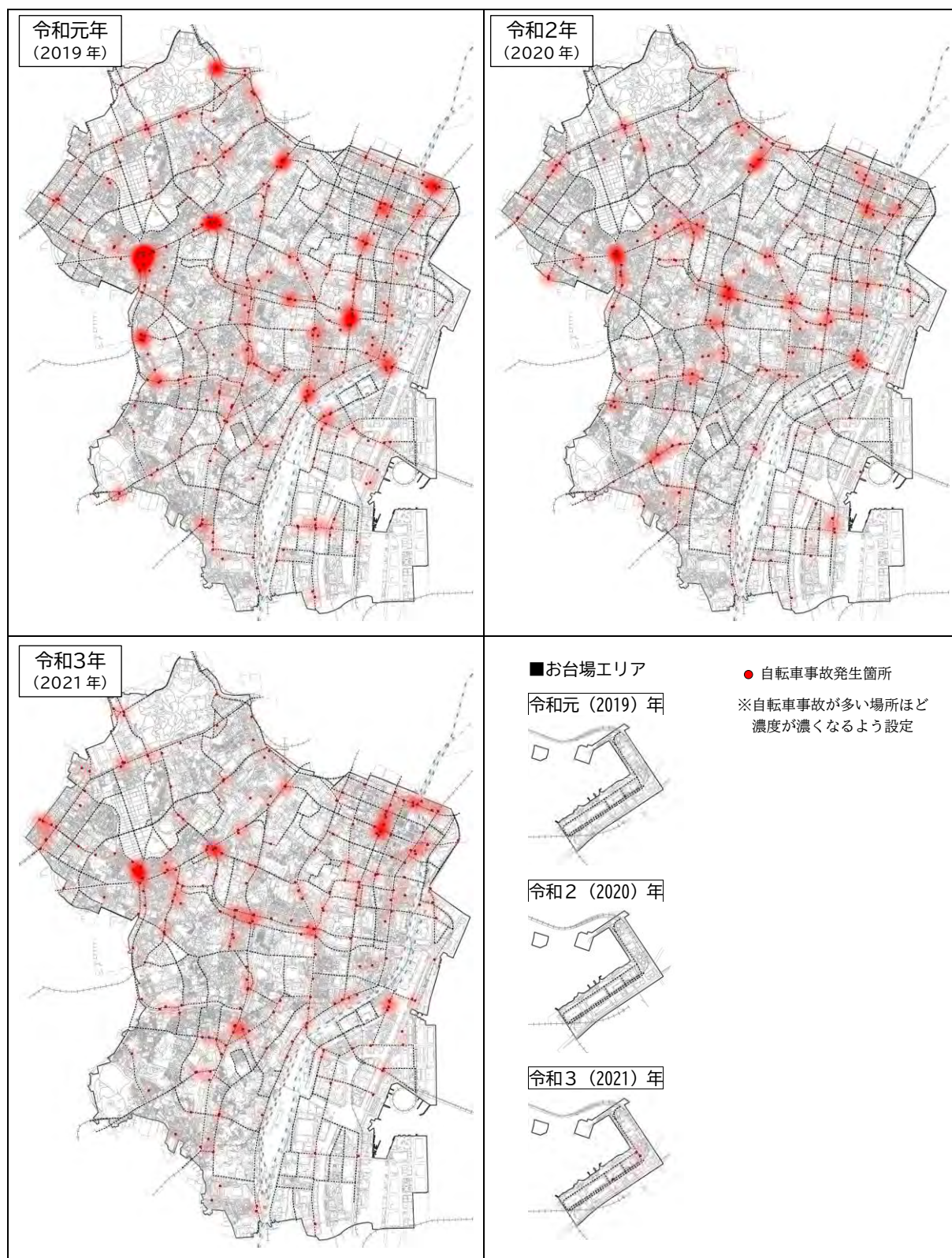
出典：警察庁「交通事故統計情報のオープンデータ」より集計し作成



■自転車事故発生状況（令和元（2019）～3（2021）年）



■年度別の自転車事故発生状況（相手のいる自転車事故）



出典：警察庁「交通事故統計情報のオープンデータ」より集計し作成

(3) 車道幅員別の自転車事故件数

- 区内で発生した自転車対自動車、自転車対歩行者の自転車事故の件数を、単路部、交差点部の車道幅員別に整理すると下表のとおりです。
- 区道では、対自動車、対歩行者ともに車道幅員 5.5～9.0m の単路部における事故が最も多く発生しています。交差点では車道幅員 5.5m 未満同士の小規模な交差点での交通事故が多い傾向が見られます。

■車道幅員別 自転車対自動車、自転車対歩行者事故件数

(単位：件)

	車道幅員	自転車×自動車			自転車×歩行者		
		国道	都道	区道	国道	都道	区道
単路部	～ 3.5m	0	2	13	0	5	3
	3.5～ 5.5m	4	11	19	3	5	5
	5.5～ 9.0m	3	19	44	0	3	16
	9.0～13.0m	13	41	13	1	3	3
	13.0～19.5m	16	32	1	4	7	2
	19.5m～	11	23	0	5	6	0
	単路部 小計	47	128	90	13	29	29
交差点	車道幅員①	国道			都道		
	車道幅員②	区道			国道		
	～ 5.5m	2	3	46	0	0	4
	5.5～13.0m	1	17	34	1	0	1
	5.5～13.0m	4	23	21	1	4	5
	～ 5.5m	11	33	6	1	2	1
	5.5～13.0m	12	44	8	5	3	1
	13.0m～	11	37	1	1	4	0
	交差点 小計	41	157	116	9	13	12
合計		88	285	206	22	42	41

※令和元（2019）～3（2021）年の3年間に区内で発生した自転車事故を対象とする。

※国道、都道、区道以外の、私道等で発生した自転車事故は対象外とする。

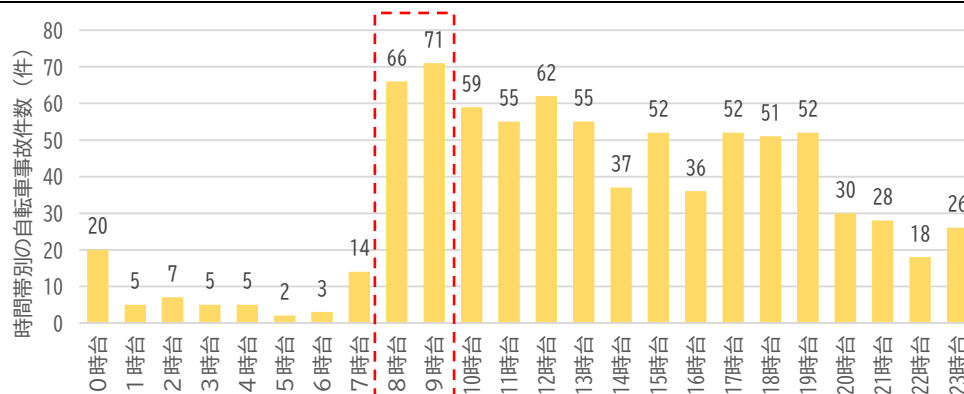
※単路部：道路のうち交差点以外の部分であり、直線部、カーブ部、トンネル部、橋梁部等を含む。

出典：警察庁「交通事故統計情報のオープンデータ」より集計し作成

(4) 時間帯別の自転車事故件数

- 令和元（2019）～3（2021）年に区内で発生した相手のいる自転車事故件数を、発生時間帯別に整理すると以下のとおりです。
- 8～9時台の通勤時間帯に事故が多くなっています。

■時間帯別の自転車事故件数



※令和元（2019）～3（2021）年に区内で発生した自転車事故のうち、相手のいる交通事故を対象とする。

出典：警察庁「交通事故統計情報のオープンデータ」より集計し作成

4 自転車通行空間整備に向けた取組

(1) 国の自転車通行空間整備に関する計画等



①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

- 令和 3（2021）年に東京 23 区内の直轄国道の自転車通行空間の整備を進める方針が示され、区内では、国道 1 号、国道 15 号、国道 246 号について整備が進められる予定です。

【概要】 自転車の走行の安全性・円滑性の向上を念頭に置いたうえで、より一層の自転車通行空間の整備促進を図るため、今後概ね 3 年間における東京 23 区内における直轄国道等に係る整備の方向性及び自転車ネットワーク形成の考え方を示すものです。

東京 23 区内の放射軸として広域な移動を担う路線である直轄国道において、早急に交通の安全性・円滑性の向上を図るため、早期の自転車ネットワークの構築を目指すための計画です。

【主体】 国土交通省 関東地方整備局 東京国道事務所

【策定期間】 令和 2 年度

【期間】 策定時から概ね 3 年間

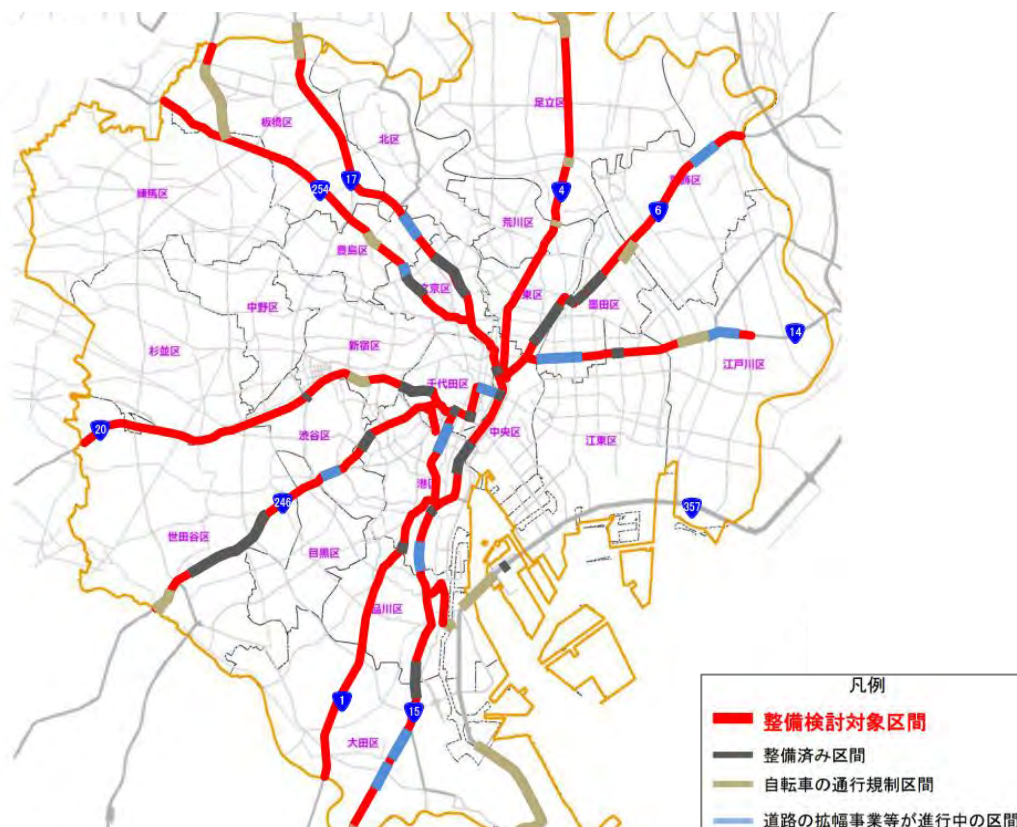
【内容】 東京国道事務所の管理路線(延長約 164km)のうち、放射軸の直轄国道(国道 1・4・6・14・15・17・20・246・254・357 号バイパス)を対象路線とする。

整備検討対象区間の延長約 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 を想定)

※自転車通行空間が整備済み区間、自転車通行規制区間、道路の拡幅事業が進行中区間を除く。

■整備検討対象区間

※国の計画より引用



(2) 東京都の自転車通行空間整備に関する計画等



東京都自転車通行空間整備推進計画

- 東京都は令和 3（2021）年に「東京都自転車通行空間整備推進計画」を策定し、令和 12（2030）年度までの整備区間を設定するとともに、令和 22（2040）年代までの整備予定が示されました。

【概要】 「東京都自転車走行空間整備推進計画」を引き継ぎ、誰もが安全で安心して移動できる自転車通行空間の確保を目指し、令和 22（2040）年代に向けた自転車通行空間の将来像（自転車ネットワーク）を提示するとともに、今後 10 年間における整備手法、整備計画を取りまとめたものです。

【主体】 東京都

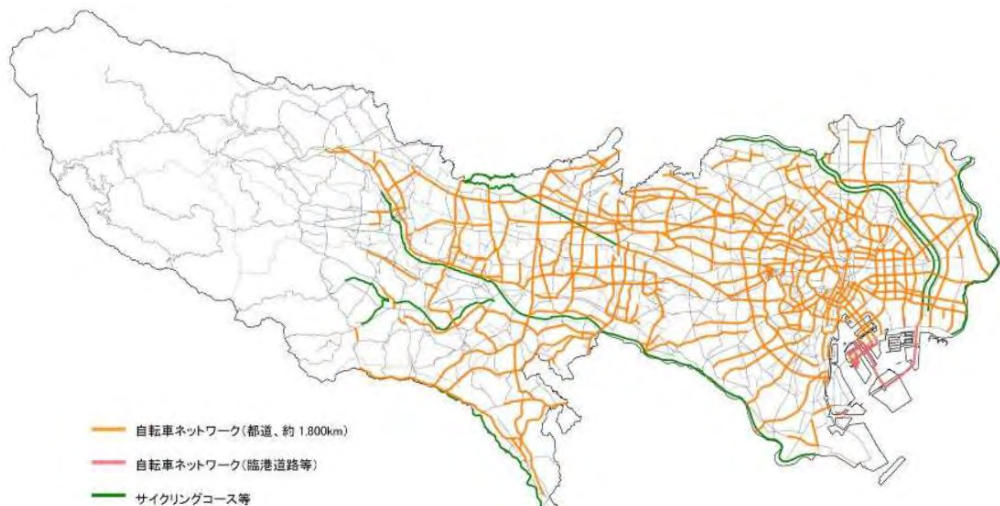
【策定期期】 令和 3（2021）年度

【内容】 「都内各地で誰もが安全で安心して移動できる自転車通行空間の確保」を将来像として、以下の 4 つの整備方針に基づき、令和 22（2040）年代までに自転車通行空間約 1,800km（都道）の整備を目指す。令和 12（2030）年度に向けて新たに約 600km の整備に取り組む。

- 1 広域的ネットワークの形成
- 2 通勤・通学や買物等における自転車移動の円滑化
- 3 観光地等における回遊性向上
- 4 サイクリングコース等や都立公園へのアクセス向上

■令和 22（2040）年代までに整備する区間（約 1,800km）

※東京都の計画より引用



■令和 12（2030）年度までに新たに整備する区間（約 600km）

※東京都の計画より引用

※令和元（2019）年度末整備区間 約 300km



(3) 区の自転車及び交通安全に関する計画



①港区自転車交通環境整備計画

- 令和4（2022）年に策定した区の自転車に関する総合計画で、区内での様々な自転車活用の推進を図ります。

【概要】 現行の自転車施策や交通安全施策等の方針を受けつぎながら、国や東京都の自転車活用推進の動きを踏まえ、観光振興など様々な場面で活用しやすいように、自転車走行空間の整備と連動し、自転車等駐車場の整備や、自転車シェアリングの推進を計画的に進めることで自転車交通環境を整え、区内での様々な自転車活用の推進を図るための計画です。

【主体】 港区

【策定期間】 令和4（2022）年度

【期間】 令和4（2022）年度～令和13（2031）年度（10年間）

【内容】 「日常生活にも、余暇の楽しみにも、快適に、便利に、安全に自転車を利用できる環境づくり」を基本理念として、【自転車活用の「意識」づくり】と【自転車活用を支える「環境」づくり】の観点から取組を示している。

子育てや子どもの安全、企業活動や観光振興で、すぐに取り組むべき事業を「早期実現事業」と位置付け、住む人、働く人、学ぶ人、訪れる人の自転車を活用するきっかけづくりにつなげる。

■計画の体系

※区の計画より引用

基本理念 日常生活にも、余暇の楽しみにも、
快適に、便利に、安全に自転車を利用できる環境づくり

事業分野 基本方針 具体的な施策

事業分野1 自転車活用の「意識」づくり

区民の駅利用や買い物、自転車通学など、これまでの日常の利用の更なる活用の推進に加えて、子育て、自転車通勤、健康づくり、観光利用など、新たな自転車活用を推進します。

一方で、自転車活用シーンの拡大により、歩行者等の安全が確保されるよう、徹底した安全意識の啓発を推進します。

基本方針1 積極活用の意識

自転車を取り巻く環境の変化に見合う積極的な活用意識を育てる

基本方針2 ルール・マナー 遵守の意識

正しいルール・マナーを知り、守るための安全な遵守意識を育てる

施策名	自転車等 駐車場	自転車 シェアリング	自転車 活用
1-1 「いつもの移動を健康づくりに変える」自転車活用の仕組みづくり	○	○	○
1-2 港区ならではの観光を見つけて育てる自転車活用の推進	○	○	○
1-3 自転車利用者のニーズに沿った自転車等駐車場便利機能の向上	○	○	○
1-4 企業の自転車通勤や業務活用の取組の支援	○	○	○

早期実現事業 子育て世帯 自転車環境改善事業

子育てをする保護者が、子どもと一緒に安心して自転車が活用できる環境づくりとサポート体制をつくります。

早期実現事業 子どもの自転車損害 賠償保険加入促進事業

子どものヘルメット購入と併せ、自転車損害賠償保険の加入促進をはかり子どもと保護者の意識を高めます。また、高齢者対象の事業展開も検討します。

事業分野2 自転車活用を支える「環境」づくり

これまでに推進してきた自転車活用を支える環境づくりを引き継ぎながら、今発生している問題を解消するための整備を段階的に推進します。

公共的な交通手段として定着の進む自転車シェアリングについても、港区の自転車活用を支える環境と位置付け、推進します。

基本方針3 駐輪環境づくり

放置することなく駐輪したい場所に止められる駐輪環境をつくる

基本方針4 自転車シェアリング 環境づくり

住む人・働く人・学ぶ人・訪れる人が、どこでも自転車を使えるよう自転車シェアリング環境を整える

施策名	自転車等 駐車場	自転車 シェアリング	自転車 活用
3-1 区営自転車等駐車場の将来需給バランスに応じた整備・活用の推進	○	○	○
3-2 民間連携による自転車等駐車場確保の推進	○	○	○
3-3 環境配慮・健康増進等に資する駐輪環境整備	○	○	○

早期実現事業 民設民営自転車等 駐車場協働の取組

民間自転車等駐車場の積極活用に向けた協働の取組の仕組みづくり、これと連動して放置禁止区域の拡大を図ります。

施策名	自転車等 駐車場	自転車 シェアリング	自転車 活用
4-1 ビジネス、観光利用に適した計画的ポート配置の推進	○	○	○
4-2 公共用地のポート設置の推進	○	○	○
4-3 健康・スポーツ、観光での自転車シェアリング活用推進	○	○	○
4-4 官民連携による民間開発アプリの活用と展開	○	○	○

早期実現事業 民間事業者と連携した全駅 自転車サイクルポートの設置

自転車シェアリングの運営事業者や駅周辺の建物オーナー等と連携し、全駅での自転車サイクルポート設置を進めます。



②第 11 次港区交通安全計画

- 令和 4（2022）年に策定した区の交通安全に関する計画であり、重点課題として「自転車の安全利用」を位置づけています。具体的施策として自転車利用環境の整備の中で、自転車通行空間の整備促進を設定しています。

【概要】 交通事故等交通災害から区民の生命を守り、安全で快適な暮らしを確保し、交通安全対策を総合的かつ計画的に推進するため、交通安全対策基本法に基づき、策定している交通安全計画です。

この計画で SDGs の実現に貢献するとともに、区内における道路交通の安全に関する諸施策の大綱として、「交通事故のない世界一安全なまち港区」の実現を目指します。

【主体】 港区

【策定期間】 令和 4（2022）年度

【期間】 令和 4（2022）年度～令和 7（2025）年度（4 年間）

【内容】 毎年の交通事故死亡者数 0（ゼロ）を目指すとともに交通事故負傷者数 1,000 人以下を目指す。

重点課題に関する施策の 1 つとして、自転車走行空間整備の促進を位置付けている。

■計画の体系

※区の計画より引用



5 現状と課題のまとめ

- 自転車ネットワークの整備進捗や、自転車事故の特性、国や東京都を含めた自転車通行空間整備の取組などを踏まえ、課題を整理します。
- 自転車ネットワークの整備困難な区間の見直しや、自転車事故の多い区道の事故対策、子育て世帯の自転車通行空間及び、通行環境の充実などの安全・安心して自転車を利用できる環境整備のあり方を検討する必要があります。

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

- 前方針に基づき自転車ネットワークの整備対象路線について整備を進めてきましたが、一部区間では、道路幅員の不足等により、計画どおりの整備が困難な状況が散見されており、自転車ネットワーク路線の再検討が必要です。

課題② 自転車利用の増加への対応

- 人口の増加や自転車シェアリング等の自転車活用の多様化により、今後、自転車の活用がより活発化すると予想されます。
- 自転車利用者が、歩行者等と接触しないように、その場で交通ルールが分かり、安全に通行できるよう、通行空間及び通行環境の整備をすることが必要です。

課題③ 区道における事故の多い道路での事故対策

- 区道では、5年間で3件以上の自転車事故が発生している路線が多くあります。
- 全ての人が安全・安心して快適に通行できるようにするため、自転車事故が発生しにくい環境を整備する必要があります。

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

- 国や東京都がそれぞれ、自転車通行空間の整備に関する計画を策定し各道路管理者での自転車通行空間整備が進められているなかで、区の自転車ネットワークと国道・都道の自転車ネットワークをつなげることが重要です。
- 自転車ネットワーク上で課題となる国道や都道の三叉路等の特殊な形状の交差点において、安全で安心して通行できるよう国や東京都などの関係機関へ整備の要望をつたえてまいります。

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

- 港区自転車交通環境整備計画では、子育て世帯の自転車利用の環境を早期に改善する方針を示しており、自転車通行空間及び通行環境整備を進めていく必要があります。

Ⅲ

将来像と基本方針

1 計画の将来像と基本方針

- 前方針では広域的な自転車ネットワークの形成を目指してきましたが、本計画では、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・通行環境づくりを将来像に位置付けます。
- 現状からの課題を踏まえると、継続的に自転車ネットワークを整備していくことに加えて、「港区自転車交通環境整備計画」で早期実現事業に位置付けた子育て世帯の自転車環境改善や、自転車事故への対応を図ることが必要です。
- これらの課題に対し、将来像の実現に向けた3つの基本方針を設定します。

■将来像と基本方針

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

- 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
- ②自転車利用の増加への対応
- ③区道における事故の多い道路での事故対策
- ④国道、都道を含めた自転車通行空間の連続性の確保
- ⑤子育て世帯の自転車通行空間及び通行環境の充実

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 ～自転車ネットワークを完成し区内をつなげる

- ・通勤・通学や買い物、観光、レジャーを楽しむ手段など、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

方針② 目的施設の前までつなげる 子育て送迎ルート（誘導ルート）の整備 ～子育て施設などの目的施設の前までつなげる

- ・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

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 ～自転車事故を減らす環境をつくる

- ・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

2 整備方針

- 本計画では、前方針に基づき継続して整備する「自転車ネットワーク」に加え、新たに「誘導ルート」及び「自転車事故対策路線」を選定し、自転車通行空間及び通行環境の整備や安全対策を図ります。
- なお、各施策は持続可能な開発目標を示す SDGs の理念に則り、主に以下の 6 つの目標に対応し、取り組んでいくものとします。

■自転車通行空間の整備に関する方向性

基本方針	整備方針	本計画での考え方
方針① 快適に通行できる 自転車ネットワークの整備	自転車ネットワーク	前方針を基に整備困難箇所を見直し、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す。
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	誘導ルート	子育て施設及び駅前の自転車駐車場への自転車ネットワークからの誘導を目指す。
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	自転車事故対策路線	平成 29（2017）～令和 3（2021）年の 5 年間で 3 件以上の自転車事故が発生した区道区間のうち、自転車ネットワークに設定されていない区間について、安全対策を検討する。

（参考）SDGs（Sustainable Development Goals）と自転車活用の関わりについて

持続可能な開発目標のとして、17 のゴール・169 のターゲットから構成され、地球上の「誰一人取り残さない」ことを誓っている。

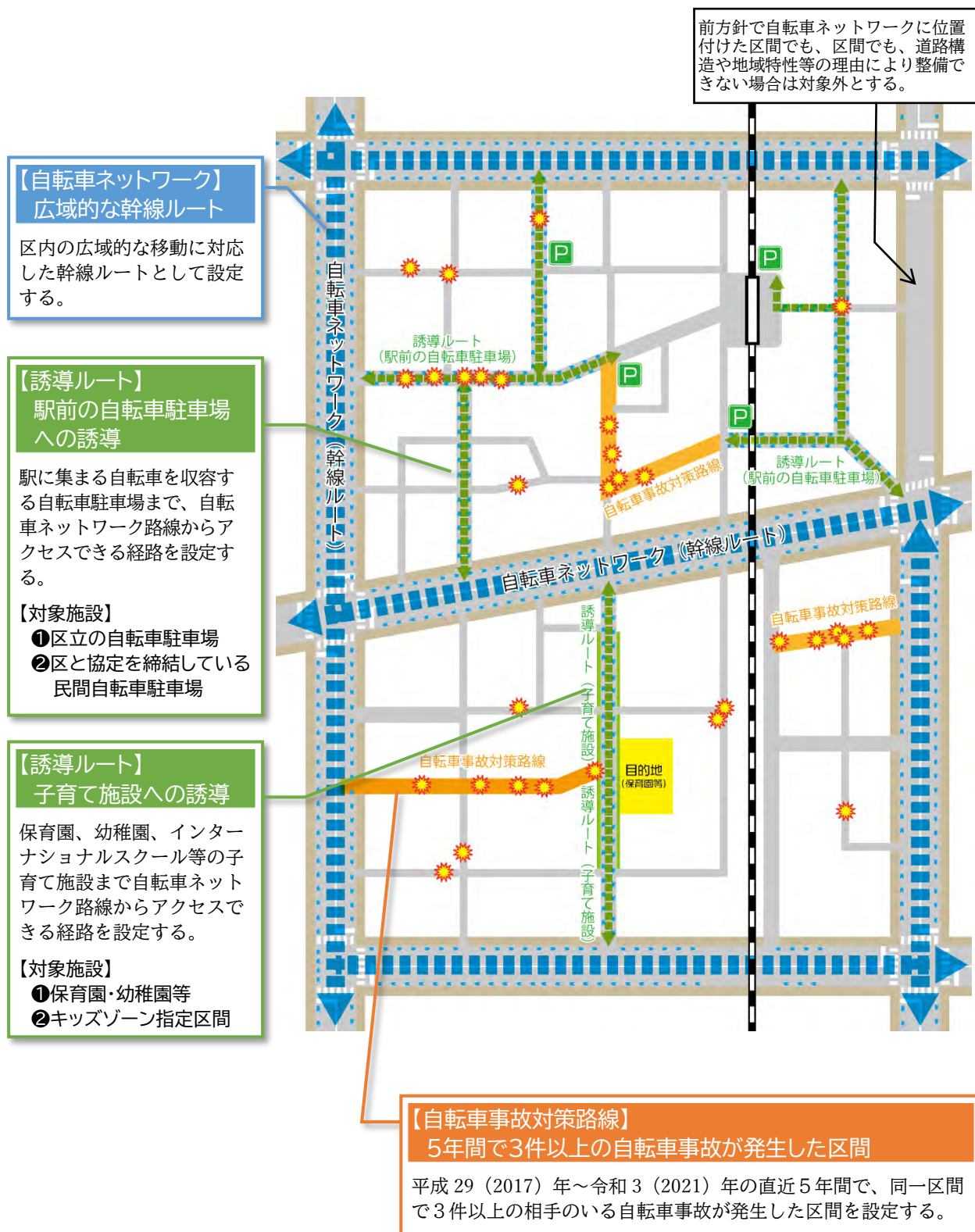
SDGs（持続可能な開発目標）
（国際連合広報センター）



関連する目標	自転車活用との関わり	関連する目標	自転車活用との関わり
3 すべての人に健康と福祉を	3 すべての人に健康と福祉を ・健康づくりでの自転車の積極的な利用を支えるために、自転車ネットワークの整備を進めるとともに、子育てにも自転車が使いやすい環境を整えます。	9 産業と技術革新の基盤をつくろう	9 産業と技術革新の基盤をつくろう ・自転車を使った新しい観光スタイルや新たなビジネスチャンスを生み出せる環境を整えます。
7 エネルギーをみんなにそしてクリーンに	7 エネルギーをみんなに、そしてクリーンに ・自転車通行空間を整備し、安全性と利便性を高めることで、環境負荷の大きなマイカーからの転換を促します。	11 住み続けられるまちづくりを	11 住み続けられるまちづくりを ・通勤や買い物、子育てなど、様々な暮らしの移動に、自転車が使いやすいまちをつくるため、自転車通行空間を整えます。
8 働きがいも経済成長も	8 働きがいも、経済成長も ・心身のリフレッシュにもつながる自転車を、通勤や業務等でも自転車を積極的に活用できるよう、自転車通行空間及び通行環境を整えます。	13 気候変動に具体的な対策を	13 気候変動に具体的な対策を ・自転車通行空間の整備により、安全性、利便性を高めることで、環境負荷の大きいマイカー利用から環境負荷の小さい自転車利用に転換を促します。

【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具体的なイメージ

■具体的なイメージ図



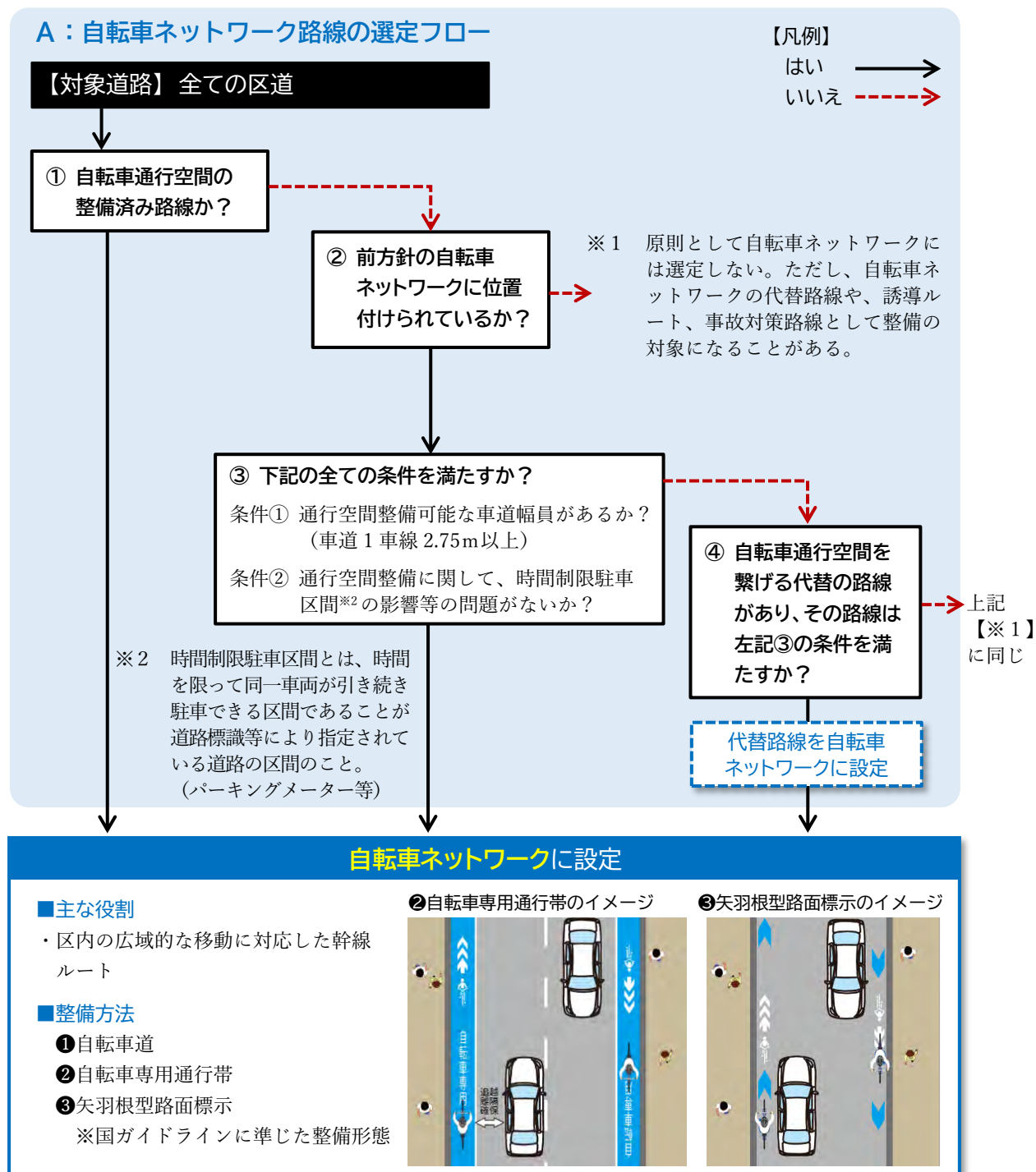
IV

整備対象路線の選定

1 自転車ネットワークの選定

(1) 自転車ネットワーク路線の選定フロー

- 自転車ネットワーク路線については、基本的に前方針で選定したものを継続します。
- ただし、平成 25（2013）年以降に前方針の選定路線以外で自転車通行空間の整備をした区間や整備困難な区間があることを踏まえ、見直す必要があります。
- そのため、自転車ネットワーク整備対象路線については、以下の選定フローに基づき選定します。

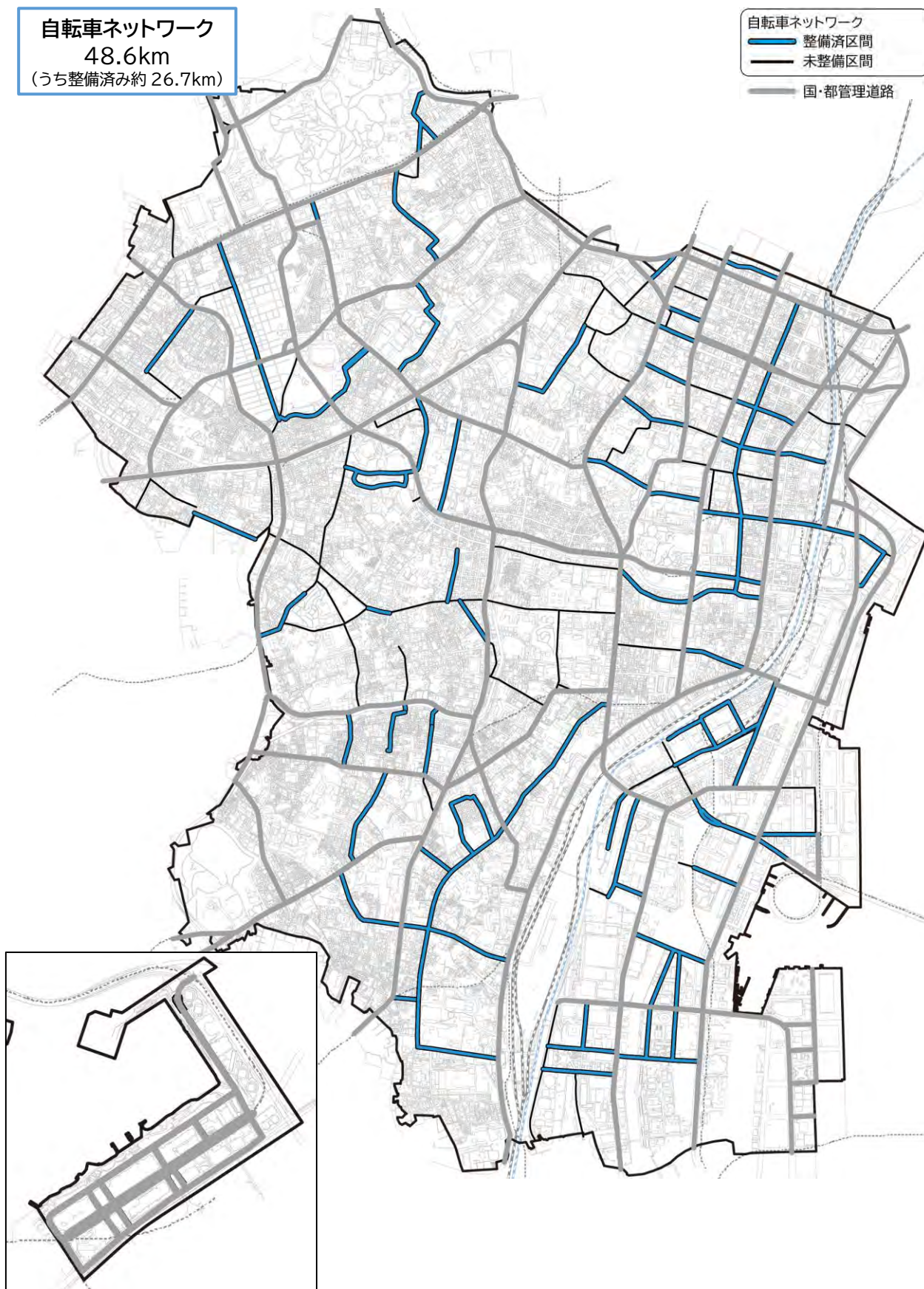


(2) 選定した自転車ネットワーク整備対象路線

- 選定した自転車ネットワーク整備対象路線は以下のとおりです。

自転車ネットワーク
48.6km
(うち整備済み約 26.7km)

自転車ネットワーク
— 整備済区間
— 未整備区間
— 国・都管理道路



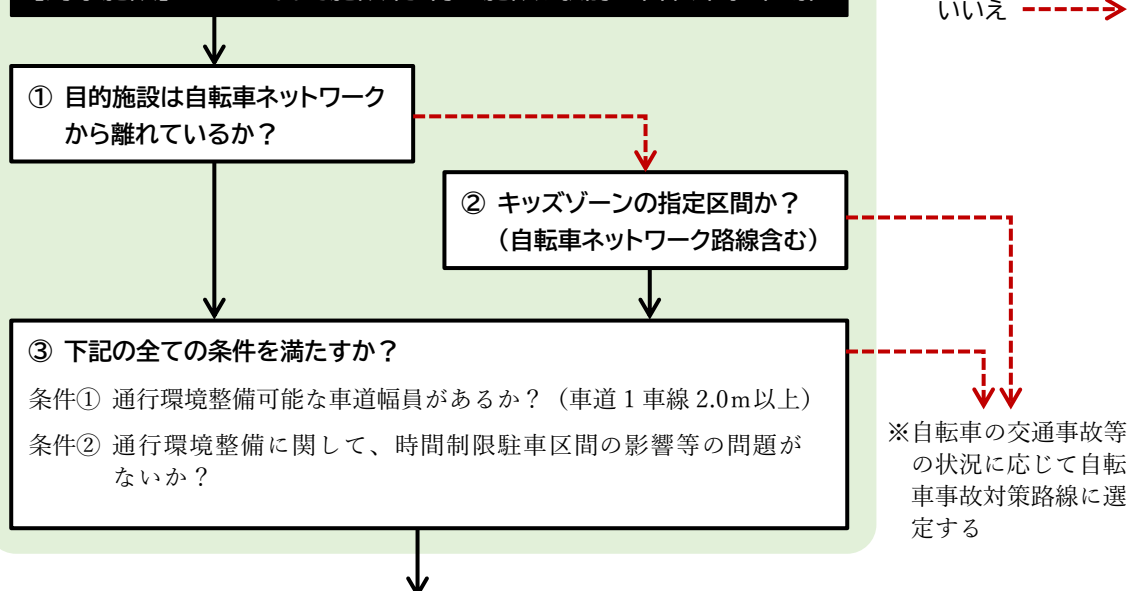
2 誘導ルートを選定

(1) 誘導ルートの選定フロー

- 誘導ルートの対象とする施設は、子育て施設（保育園等）及び駅前の自転車駐車場とし、それぞれ【子育て送迎ルート】、【駅前の自転車駐車場誘導ルート】として道路幅員や沿道状況等を勘案して、各道路の状況に合わせた整備を行います。
- 誘導ルートは、前述の自転車ネットワークから離れた場所に位置する目的施設について、最寄の自転車ネットワークから施設までの安全・安心な自転車通行空間及び通行環境を確保するため、以下のフロー図に基づき選定します。なお、キッズゾーンの指定区間については、自転車ネットワーク路線と重複して設定する場合があります。

B：誘導ルートの対象路線の選定

【対象施設】全ての目的施設(子育て施設、駅前の自転車駐車場)



誘導ルートに設定

■主な役割

【子育て送迎ルート】

- ・子どもと保護者、保育士等の安全な通行を守る
(整備方法：①・②・③)

【駅前の自転車駐車場誘導ルート】

- ・幹線ルートから駅前の自転車駐車場までの誘導（整備方法：①）

■整備方法（周知啓発方法）

- ① 自転車通行空間及び通行環境の整備
- ② 案内サイン（案）の掲示
- ③ 路側帯の専用色での路面塗装

①自転車通行空間・環境の整備
+ ③路側帯の専用色での路面塗装



②案内サイン（案）の掲示

【自転車進行方向】



自転車の進行方向に合わせた表示を基本とする

【自転車反対方向】



↑歩行者に正対する表示を基本とする

※歩道ありの道路の場合

- ①自転車通行空間+②案内サイン（案）による整備とする。

- 選定した誘導ルートの整備対象路線は以下のとおりです。



参考 誘導ルートの対象施設について

- 子育て施設については、区内全ての保育園、幼稚園、インターナショナルスクール等 155 施設（令和 4（2022）年 4 月時点）を対象にし、自転車ネットワークとの位置関係を踏まえて、ネットワークから離れている子育て施設を抽出しています。
- 駅前の自転車駐車場については、鉄道駅周辺の区営自転車駐車場（令和 4（2022）年 4 月時点で区と協定を締結している民間自転車駐車場含む）のうち、自転車ネットワークとの位置関係を踏まえて、広尾駅自転車駐車場及び高輪ゲートウェイ駅自転車駐車場の 2 施設を抽出しています。

条件① 子育て施設への誘導

- ・ 定員数 100 名以上の大規模施設については、自転車ネットワークに出入口（正門、裏門含む）が設定されていない場合に、自転車ネットワークから目的施設まで繋がる誘導ルートを設定
- ・ 定員数 100 名未満の小規模施設については、複数の子育て施設の出入口が設定されている道路について、自転車ネットワークから目的施設まで繋がる誘導ルートを設定

■対象とする区内子育て施設の種類と規模分類

対象とした子育て施設	小規模施設			大規模施設		施設規模不明	子育て施設総計
	A:20人未満	B:20～49人	C:50～100人	D:100～199人	E:200人以上		
区立幼稚園			6	6			12
私立幼稚園			2	9	3		14
区立保育園		1	1	17	2		21
私立保育園	1	16	37	6			60
認定こども園				1			1
港区保育室		1	3	7	1		12
小規模保育事業所	11						11
インターナショナルスクール						24	24
総計	12	18	49	46	6	24	155

条件② 駅前の自転車駐車場への誘導

【誘導対象施設】

- ・ 駅前の区立の自転車駐車場（令和 4（2022）年 4 月時点で区と協定を締結している民間自転車駐車場含む）

【路線設定の考え方】

- ・ 自転車ネットワークに駅前の自転車駐車場の入出庫口（歩行者用出入口は除く）が設定されていない場合に、自転車ネットワークから入出庫口まで繋がるルートを設定

① 広尾駅自転車駐車場



② 高輪ゲートウェイ駅 第一暫定自転車駐車場



参考 子育て送迎ルートの通行方法

- 子育て送迎ルートについては、自転車は車道の左側端を通行し、歩道を通るベビーカー等が安心して通行できるよう、以下のような通行方法を推奨します。
- 整備方法は、自転車通行空間及び通行環境の整備と案内サインの設置を基本として、歩道がなく路側帯のみの区間については、路側帯部分の一部の着色を想定しています。

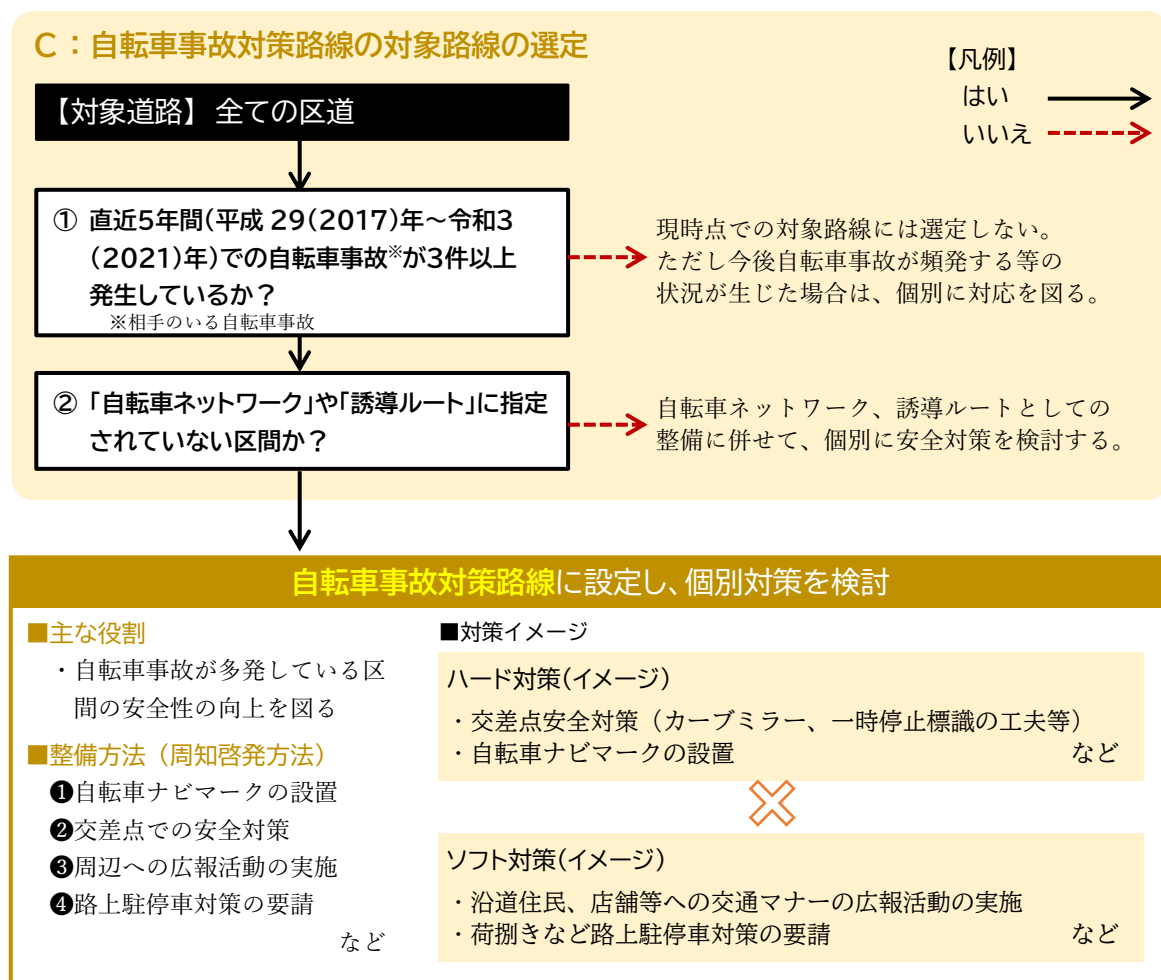
■ 子育て送迎ルートの通行方法のイメージ図



3 自転車事故対策路線の選定基準について

(1) 自転車事故対策路線の選定フロー

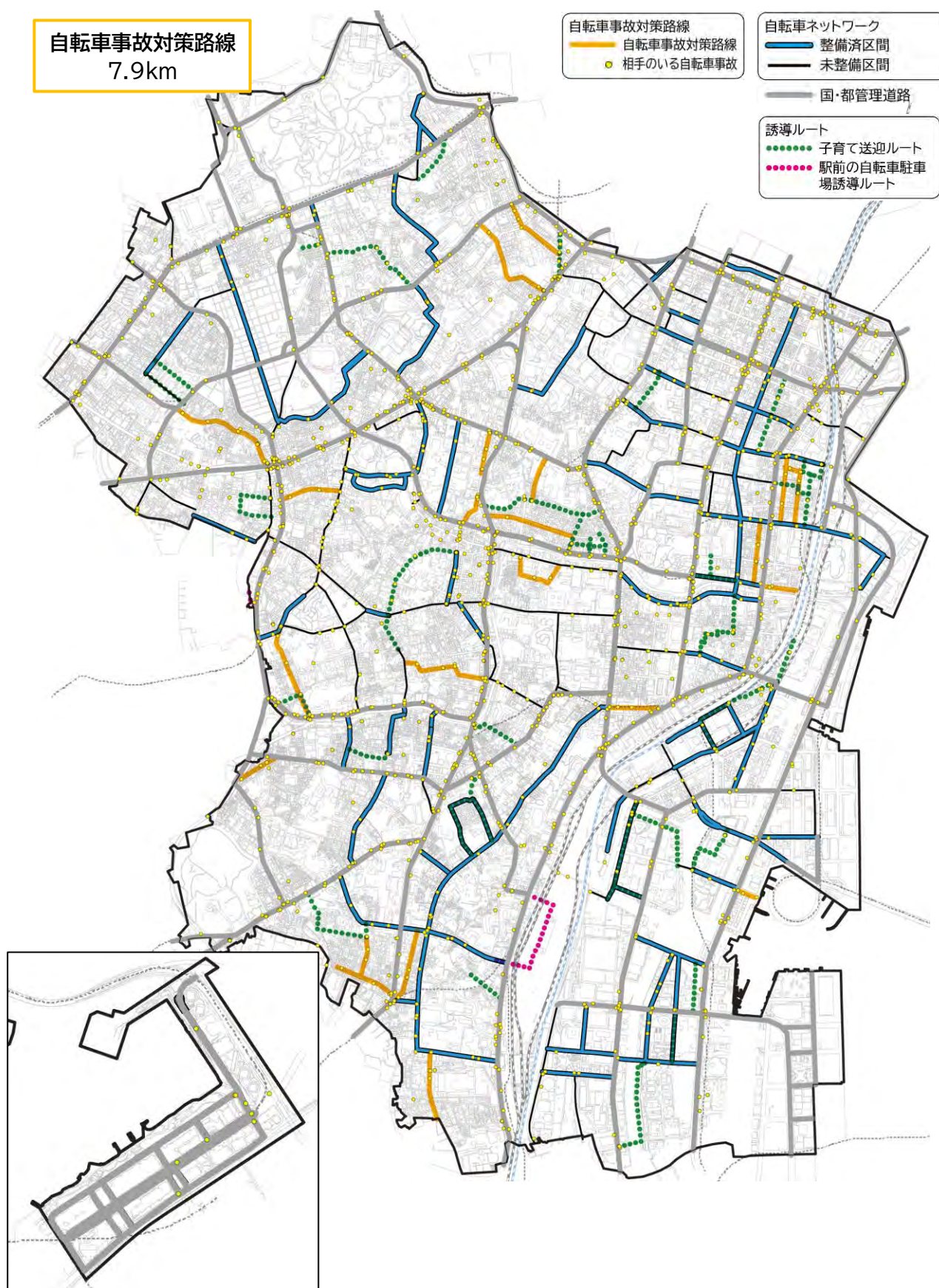
- 自転車事故対策路線については、自転車ネットワーク及び誘導ルート以外の区道を対象に、自転車事故の多い路線（相手のいる自転車事故が5年間で3件以上発生した区間）を選定します。
- なお、自転車事故対策路線については、自転車ネットワーク、誘導ルートと異なり、自転車の通行環境を整備し、各道路の事故状況を踏まえた個別の安全対策を図ります。



(2) 選定した自転車事故対策路線の整備対象路線

- 選定した自転車事故対策路線は以下のとおりです。

自転車事故対策路線
7.9km



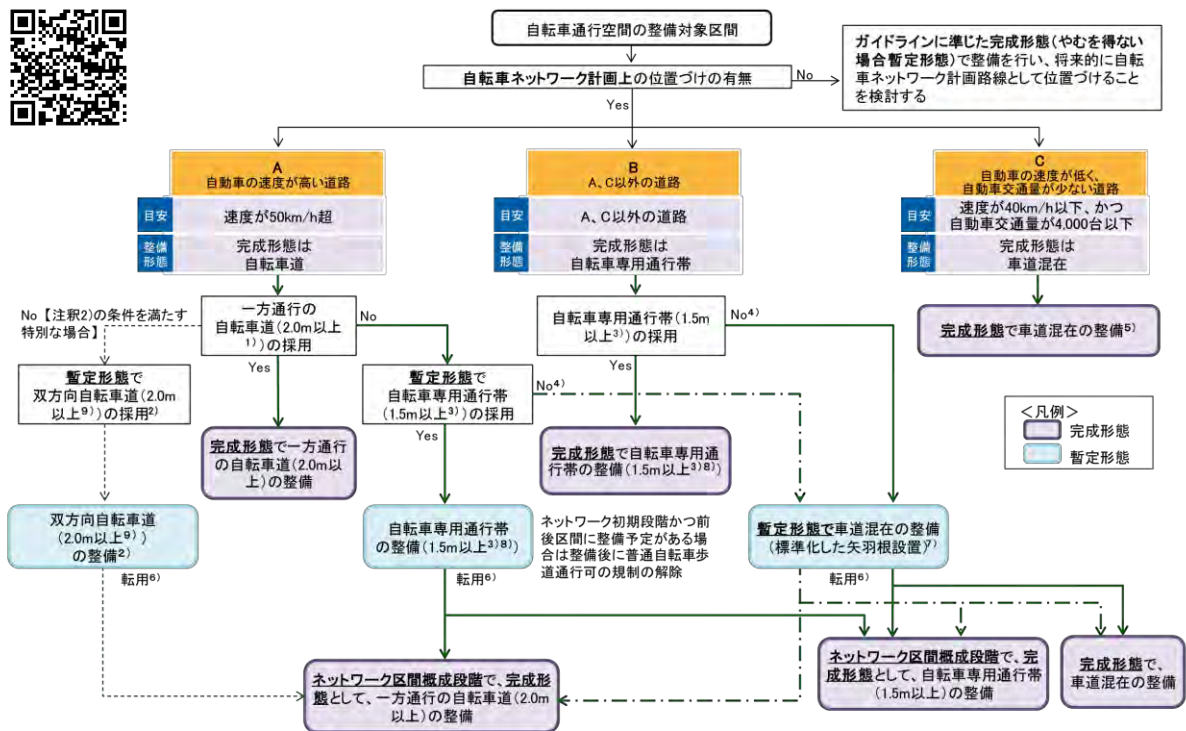
V

整備形態の選定

1 整備形態の選定の考え方

- 国ガイドラインでは、自転車通行空間の整備形態について、下記のフロー図のとおり選定するものとしています。
- ただし、区道の多くは、自転車道、自転車専用通行帯を整備することが可能な幅員を有する道路が限定的であり、下記フロー図に準じた整備が困難な状況があります。また、国ガイドラインでの速度基準は目安であること、既存道路での適用は検討を要することであることなど、地域の状況に応じて判断する余地が設けられています。
- そのため、既存の道路における自転車通行空間及び通行環境の整備を計画する本計画においては、整備形態の選定について独自の基準を定めます。

(参考) 車道通行を基本とした暫定形態を考慮した整備形態選定フロー



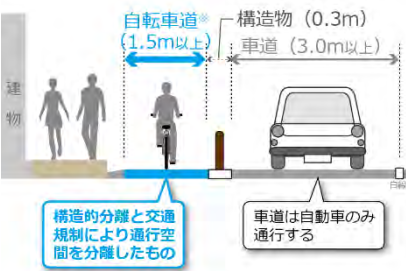
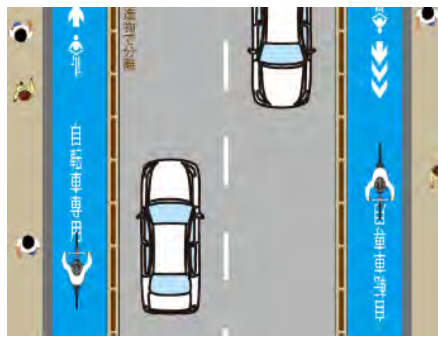
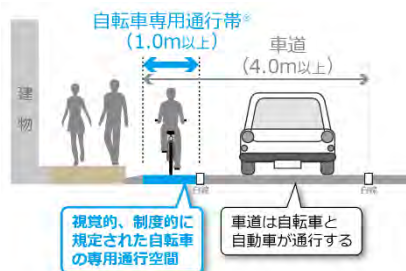
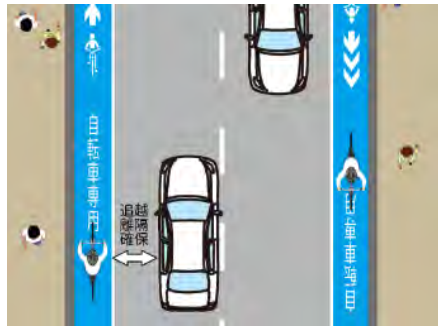
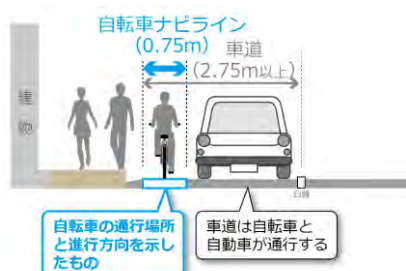
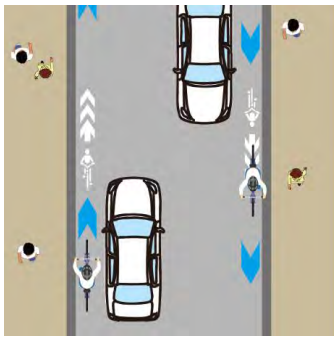
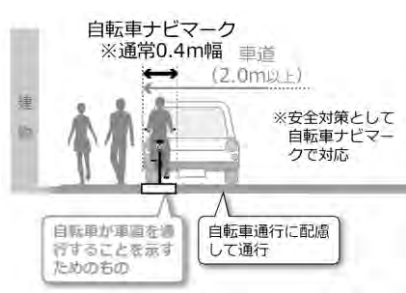
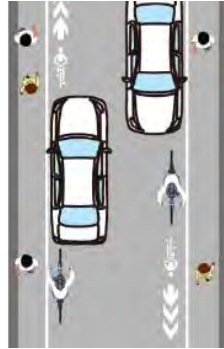
- 1) 自転車道の幅員は2.0m以上とするが、双方向の自転車道については、自転車相互のすれ違いの安全性を勘案し、2.0mよりも余裕をもった幅員構成とすることが望ましい。
- 2) 双方向の自転車道が採用できる条件は次の全ての条件を満たすこと。①一定の区間長で連続性が確保されていること、②区間前後・内に双方向自転車道が交差しないこと、③区間内の接続道路が限定的で自転車通行の連続性・安全性が確保できること、④ネットワーク区間構成段階で一方通行の規制をかけることができること。
- 3) 自転車専用通行帯の幅員は1.5m以上とするが、やむを得ない場合(交差点部の右折車線設置箇所など、区間の一部におい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

※ 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、沿道状況に応じて、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。

出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（平成 28（2016）年 国土交通省、警察庁）

- 自転車ネットワーク、誘導ルート、自転車事故対策路線は、それぞれの道路幅員を基準に、適切な整備形態を選定するものとします。
- 具体的な構造的基準を次頁より整理します。

■整備形態の一覧

区分	標準的な断面図	平面図	備考
自転車道	 自転車道* (1.5m以上) 構造物 (0.3m) 車道 (3.0m以上) 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 車道は自動車のみ通行する		構造的分離と交通規制により通行空間を分離し、自転車専用の道路を確保する。
自転車専用通行帯	 自転車専用通行帯* (1.0m以上) 車道 (4.0m以上) 視覚的、制度的に規定された自転車の専用通行空間 車道は自転車と自動車が通行する		視覚的分離と交通規制により通行空間を分離し、車道に自転車専用の車線を確保する。
矢羽根型路面標示	 自転車ナビライン (0.75m) 車道 (2.75m以上) 自転車の通行場所と進行方向を示したものの 車道は自転車と自動車が通行する		自転車の通行場所と進行方向を、法定外の路面標示等により明示する。
自転車ナビマークのみ	 自転車ナビマーク ※通常0.4m幅 車道 (2.0m以上) ※安全対策として自転車ナビマークで対応 自転車が車道を通行することを示すためのもの 自転車通行に配慮して通行		自転車通行空間の確保が難しい場合について、自転車と自動車の空間の重複を前提とした路面標示（自転車ナビマーク）により、自転車の通行場所と進行方向を明示する。

※国ガイドラインでの必要幅は、自転車道 2.0m以上、自転車専用通行帯 1.5m以上とされているが、空間的制約から確保できない場合などやむを得ない場合に、一部区間においてそれぞれ最小 1.5m以上、1.0m以上まで縮小することが認められている。区道は幅員の狭い道路が大半を占めるため、本計画では国ガイドラインの特例値を最小幅として設定した。

2 自転車通行空間及び通行環境の構造的基準

(1) 交通規制を伴う通行空間の整備形態

- 道路交通法に準じた交通規制を伴う整備形態である「①自転車道」及び「②自転車専用通行帯」を選定する道路については、国ガイドラインにおける必要幅員の最小幅（それぞれ特例値を採用）を確保できる道路を対象とします。

		【普通自転車専用通行帯】の交通規制を指定する場合	
		構造的分離	視覚的分離
		①自転車道	②普通自転車専用通行帯
標準的な断面図 (車道1車線分)			
		【適用幅員】 4.8m以上/1車線	【適用幅員】 4.0m以上/1車線
平面図	【双方方向通行】の場合	【適用幅員】 4.8m以上/1車線	【適用幅員】 4.0m以上/1車線
	【一方方向通行】の場合	【適用幅員】 4.8m以上/1車線	【適用幅員】 4.0m以上/1車線
		※現時点では、区道では当該構造での一方通行想定なし	

(2) 交通規制を伴わない通行空間の整備形態

- 交通規制を伴わず、通行場所、進行方向を示す整備形態「矢羽根型路面標示」を選定する道路については、自転車ナビライン通常幅 0.75m を確保できる道路を対象とします。
- 一方通行区間については、現場の状況に応じて、両側整備または自動車の進行方向と逆側のみの片側整備を行います。

【普通自転車専用通行帯】の交通規制を指定しない場合	
車道混在	
標準的な断面図 (車道・車線分)	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)
平面図	標準的な断面図 (車道・車線分) の説明: 歩道、自転車ナビライン (0.75m)、車道 (2.75m以上)、自動車。矢羽根型路面標示は、自転車の通行場所と進行方向を示す。
	【適用幅員】 2.75m以上/1車線 幅員 2.75m 以上、1車線の場合の平面図。自転車ナビライン幅 0.75m、車道幅 2.0m、歩道幅 0.75m。矢羽根型路面標示は、自転車の通行場所と進行方向を示す。
	【適用幅員】 2.75m以上/1車線 幅員 2.75m 以上、1車線の場合の平面図。自転車ナビライン幅 0.75m、車道幅 2.0m。矢羽根型路面標示は、自転車の通行場所と進行方向を示す。
	【適用幅員】 (両側整備) 3.75m以上 (片側整備) 3.0m以上 幅員 3.75m 以上 (両側整備) または 3.0m 以上 (片側整備) の場合の平面図。自転車ナビライン幅 0.75m、車道幅 2.0m、歩道幅 0.75m。矢羽根型路面標示は、自転車の通行場所と進行方向を示す。

- ※ ③ 矢羽根型路面標示で、構造上、街きょ部分も利用して 0.75m 幅を確保する必要がある場合、左右非対称の「偏心型の自転車ナビライン」を活用することを検討する。
- ※ ③ 及び ④ の一方通行の場合、自動車と自転車の進行方向が異なる場合は、安全のため車両間に 0.25m の離隔を確保する。
- ※ ③ 及び ④ の一方通行の片側整備は、規制方向と逆に進行する自転車通行空間の整備を指す。
- ※ 既設の整備区間のうち 0.60m 幅での整備を実施した箇所については、自転車ナビライン及び自転車ナビマークの再整備に際して可能な限り 0.75m 幅での確保を検討する。

(3) 自転車通行環境整備の形態

- 自転車通行空間として、矢羽根型路面標示の設置幅 0.75m の確保が困難な場合については、自転車と自動車の通行空間が重複することを前提に、自転車ナビマークのみを設置し、自転車通行環境の整備を行います。

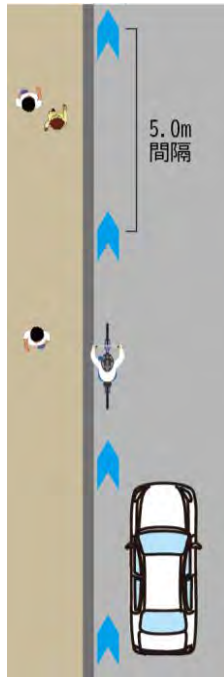
自転車通行【環境】としての整備	
⑤交通安全対策	
標準的な断面図 (車道一車線分)	自転車ナビマーク ※通常0.4m幅 車道 (2.0m) ※安全対策として 自転車ナビマーク で対応 自転車ナビマーク ※通常0.4m幅 車道 (2.0m) ※安全対策として 自転車ナビマーク で対応 自転車ナビマーク ※通常0.4m幅 車道 (2.0m) ※安全対策として 自転車ナビマーク で対応
平面図	【適用幅員】 2.0m以上/1車線
	【適用幅員】 2.0m以上

■港区での自転車通行空間整備の標準的構造について

- 完成形態として整備する場合、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。
- 矢羽根型路面標示で示す舗装部分の幅員は、側溝の蓋部分を除いて 1.0m以上確保することが望ましい。

矢羽根型路面標示の標準的な設置間隔と標準構造図

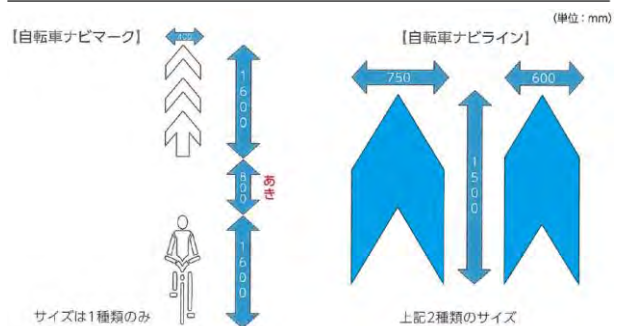
【港区での標準間隔】



【参考：国ガイドラインの標準間隔】



警視庁及び都道路管理者の整備寸法



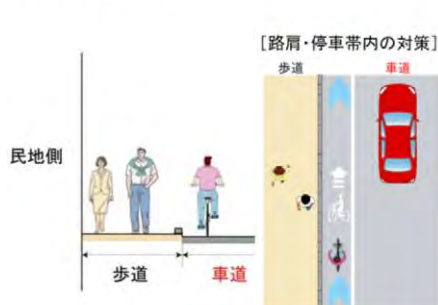
※自転車ナビラインの図は、出典元より一部色付けしています。

出典：一社 全国道路標識・標示業東京都協会
JCASM 技術資料 Vol.10 路面表示と交通安全

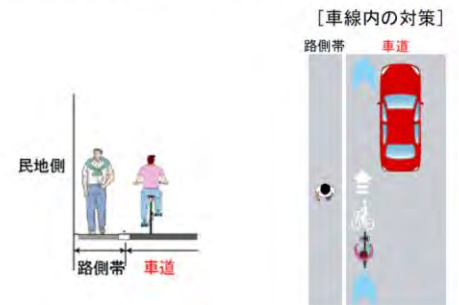
【参考】 国のガイドラインにおける「車道混在型」の標準的構造について

- 道路交通法に準じ、自転車が通行すべき車道の左側に、矢羽根型路面標示を設置。
→ 車道混在の整備形態では、利用者が交通規制のある自転車専用通行帯と混同することを防ぐため、帯状の路面標示については使用せず、混在することが想定される空間として、矢羽根型路面標示を設置する。
- 完成形態として整備する場合、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。
- 矢羽根型路面標示で示す舗装部分の幅員は、側溝の蓋部分を除いて 1.0m以上確保することが望ましい。

【歩道のある道路】



【歩道のない道路】（路側帯のある道路）



3 子育て施設への誘導ルートの整備について

- 子育て施設への誘導ルートは、子育て送迎ルートとして整備します。
- 子育て送迎ルートは、子ども乗せ自転車の安全な通行を支援するとともに、歩行者や自動車に対して、子育て施設につながる道路としての認識を促すために、道路を通行する全ての人が気づき、理解することができるようにする必要があります。
- そのため子育て送迎ルートは、次の3つの取組を実施します。

■子育て送迎ルートでの3つの取組

取組① 自転車通行空間及び通行環境の整備

- ・ 子育ての自転車が安全に車道を通行できるように、矢羽根型路面標示や自転車ナビマークなどの設置により、車道での通行場所と進行方向を明示します。



取組② 案内サインの掲示

- ・ 対象となる道路が、子どもの送迎や園外活動の移動などの行われる道路であることを周知し、注意を促すため、案内サインを掲示します。

■案内サイン（案）
（子ども乗せ自転車）



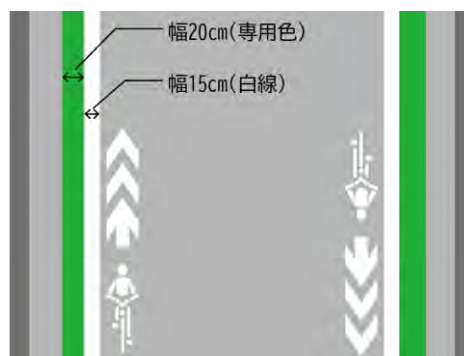
（ベビーカー）



取組③ 路側帯の専用色での路面塗装 （路側帯がある場合）

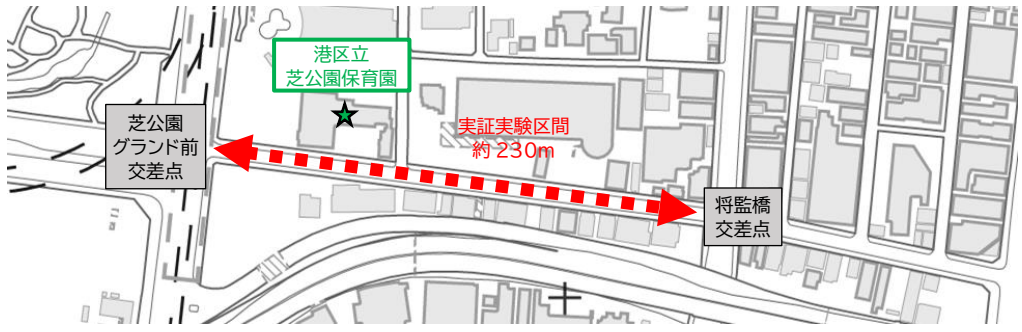
- ・ 歩道が無い狭い道路においても、路側帯の中を歩行者が子どもと一緒に安心して歩くことができるように、路側帯の内側に専用色の路面塗装を整備するなどの対応を図ります。
- ・ 専用色での路面塗装は幅 20cm を基本としますが、整備区間の実情に合わせて幅を調整するものとします。

■路面塗装イメージ（路側帯）



■参考 誘導ルート実証実験の結果について

- 令和4（2022）年10月に、港区立芝公園保育園に繋がる誘導ルートにおいて、子育て送迎ルートの実証実験を実施しました。
- 実証実験に合わせて、保育園に通園する保護者と通行人に対してアンケート調査を実施した結果、歩行者の立場を中心に子育て送迎ルートの趣旨に賛同する意見があった一方で、ピクトグラムの大きさや表示方法、子どもを乗せているときの車道走行に対する不安などの意見が見られました。

実施内容	港区立芝公園保育園前の特別区道第818号線（芝公園グランド前～将監橋）を誘導ルートの実証実験の区間とし、以下の取組を実施。 ①案内サインの掲示（自転車用、歩行者（ベビーカー等）用） ②周知活動（チラシの配布、ホームページへの掲載） ※当該区間は、矢羽根型路面標示、自転車ナビマークが実証実験前に整備済み ※車道外側線上のポストコーンは、路上駐停車対策として実証実験前に整備済み
実証実験区間	
実証実験実施状況	車道側の自転車向けピクトグラム設置状況  歩道側の歩行者向けピクトグラム設置状況 
アンケート調査結果	【回答者の属性】 回答総数 55名 【実証実験の認知度】 知っていた 31名 / 知らなかった 26名 【ピクトグラム掲示の認識】 気付いた 36名 / 気づかなかった 18名 【ピクトグラムの大きさ】 大きい 0名 / 適切 24名 / 小さい 11名 …など →事前の周知によりピクトグラムに気づいた人は多いが、大きさについては、大きいという人はいないのに対し、「小さすぎる・やや小さい」とした人がいた。 【主な意見】 ・以前より車の方が横断歩道で気を付けて下さっているように感じた ・もしかしたら今後自転車などのスピードが改善されるかもしれないと思った ・掲示の数を増やすなど、もう少し目立たせる方が良い ・植木等に貼っているピクトグラムは気付きにくい（立て看板のものは良い） ・自転車に乗っているとピクトグラムに気づかなかった ・歩道を歩いていて、自転車とすれ違うときに怖いことがある ・保育園等の近くの横断歩道で止まらない車が多く迷惑している ・子どもを乗せているときは車道を走るの少し怖い ・歩道を自転車が走っていると、子どもと歩いているときに怖い …など

VI

計画推進に向けて

1 実現に向けた課題

- 自転車が安全・安心で快適に車道を通行できるように、自転車の通行空間及び通行環境の整備について、これまでの取組実績を継承し推進していきます。一方で、通行空間整備後の路線において以下の課題が発生しており、これらに対応する必要があります。

課題① 自転車通行空間をふさぐ路上駐停車の抑制

- 自転車通行空間上に路上駐停車され、自転車通行空間がふさがれてしまう状況が散見されています。
- これに対して、ポストコーンの設置やパーキングメーターの設置場所の工夫等、自転車通行空間を確保する対策を検討します。



■路上駐停車に対する東京都内での対策例（駐車マスの配置の工夫）



※港区 区道（虎ノ門 金刀比羅宮東）



※港区 都道 品川埠頭線



※文京区 都道牛込小石川線

課題② 経年変化による路面標示等の補修

- 自転車が安全・安心で快適な通行をするためには、自転車通行空間・通行環境を整備後も適切に維持管理をしていくことが必要です。
- 区内には整備後10年程度経過した区間があり、経年劣化や自動車の通行等による摩耗により、路面標示が劣化している区間があります。
- 劣化による機能低下、機能喪失が発生している区間は、機能回復のための修繕を行います。

矢羽根型路面標示の劣化状況の程度

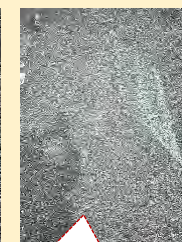
劣化なし



一部劣化



機能喪失

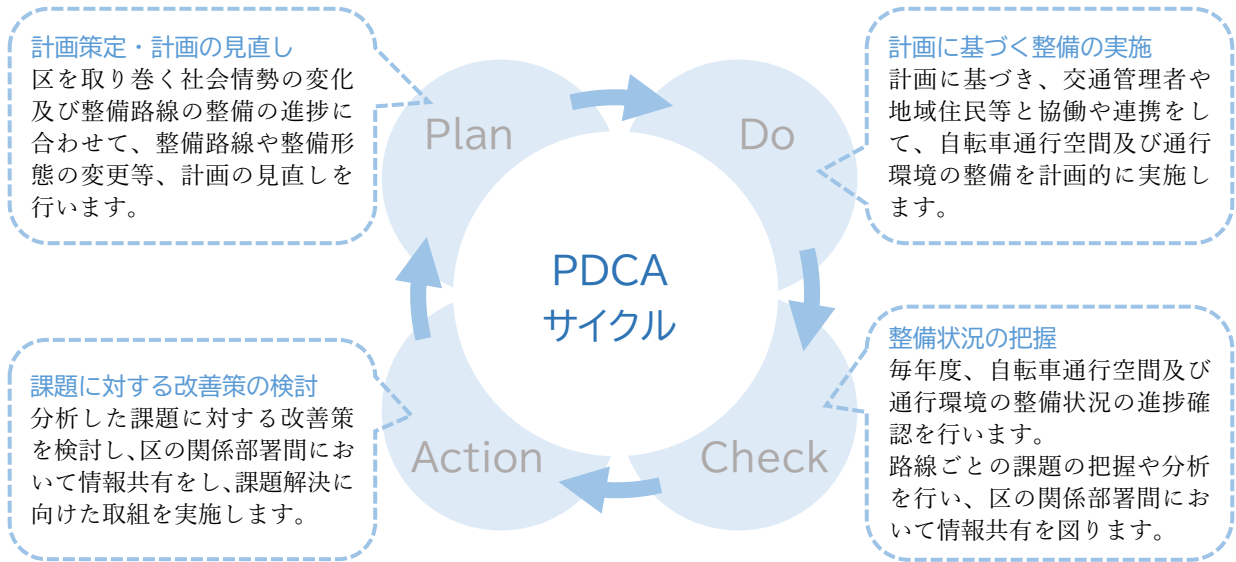


外側の境界部分が喪失しており、走行中の自転車、自動車からは認識されにくい状態

2 計画の進捗管理について

- 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。

■PDCAサイクルの考え方



■計画の推進スケジュール

	自転車通行空間整備計画 R5(2023)～R14(2032)	維持管理 R15(2033)～
自転車ネットワーク	R14(2032)までに対象路線を整備 完了	維持管理
誘導ルート	R14(2032)までに対象路線を整備 完了	維持管理
自転車事故対策路線	逐次、問題箇所での安全対策を検討	

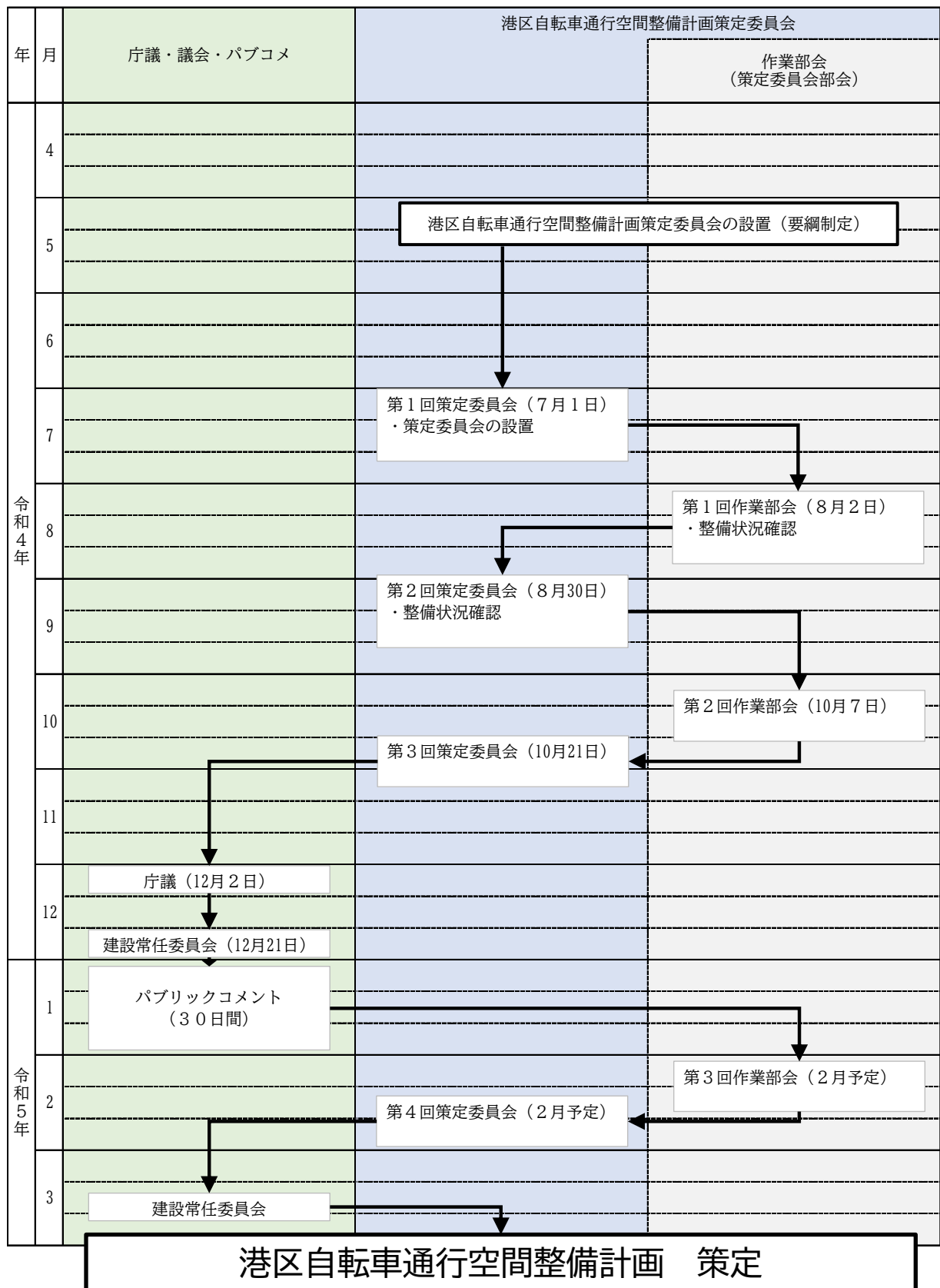
※整備を完了した路線から維持管理を行う

■整備目標値

	目標値	現状値	令和 9 年 (2027 年)	令和 14 年 (2032 年)
自転車ネット ワーク	48.6km	26.7km (55%)	37.7km (78%)	48.6km (100%)
誘導ルート	13.7km	0.0km (0%)	6.9km (50%)	13.7km (100%)

參考資料

港区自転車通行空間整備計画策定経過



■(仮称)港区自転車通行空間整備計画策定委員会設置要綱

令和4年5月9日

4港街土第181号

(設置)

第1条 (仮称)港区自転車通行空間整備計画(以下「整備計画」という。)の策定に関し必要な事項を協議するため、(仮称)港区自転車通行空間整備計画策定委員会(以下「委員会」という。)を設置する。

(所掌事項)

第2条 委員会は、次に掲げる事項を所掌する。

- (1) 整備計画の策定に関すること。
- (2) その他自転車通行空間整備に関して区長が必要と認める事項

(組織)

第3条 委員会は、次に掲げる者で、区長が委嘱し、又は任命する委員20人以内をもって構成する。

- (1) 学識経験者 1人以内
- (2) 公募区民 1人以内
- (3) 自転車関連事業者 2人以内
- (4) 行政機関等の職員 16人以内

(委員の任期)

第4条 委員の任期は、委員の委嘱又は任命の日から1年とし、再任を妨げない。
ただし、委員に欠員が生じた場合における補欠の委員の任期は、前任者の残任期間とする。

(委員長及び副委員長)

第5条 委員会に委員長及び副委員長を置く。

- 2 委員長は、第3条各号に掲げる委員のうちから委員の互選により選出し、会務を統括する。
- 3 副委員長は、委員のうちから委員長が指名し、委員長を補佐し、委員長に事故があるときは、その職務を代理する。

(会議)

第6条 委員会は、委員長が招集する。

- 2 委員会は、委員の過半数の出席がなければ会議を開くことができない。
- 3 委員会の会議は、公開とする。ただし、委員会は、公開することが適当でないと認めるときは、会議を非公開とすることができる。

4 委員長は、必要があると認めるときは、委員以外の者に対して委員会への出席を求め、その意見を聴くことができる。

(部会)

第7条 委員会は、所掌事項の円滑な遂行を図るため、委員会に部会を置くことができる。

2 部会は、部会長、副部会長及び部会員をもって組織する。

3 部会長は、街づくり支援部土木課長をもって充て、部会を招集し、会務を統括する。

4 副部会長及び部会員は、職員のうちから部会長が指名する。

5 副部会長は、部会長を補佐し、部会長に事故があるときは、その職務を代理する。

(守秘義務)

第8条 委員は、委員会の審議において知り得た秘密を漏らしてはならない。

その職を退いた後も、また、同様とする。

(庶務)

第9条 委員会の庶務は、街づくり支援部土木課において処理する。

(委任)

第10条 この要綱に定めるもののほか、委員会の運営に関し必要な事項は、区長が別に定める。

付 則

1 この要綱は、令和4年5月25日から施行する。

2 港区自転車利用環境整備推進委員会設置要綱（平成25年10月1日25港街土第1331号）は、廃止する。

港区自転車通行空間整備計画策定委員会 委員名簿

	区分	委員		備 考
		関係部署	氏名	
1	学識経験者	東海大学 建築都市学部 土木工学科 准教授	鈴木 美緒	
2	公募区民	区民	疋田 智	
3	自転車関連事業者 (オブザーバー)	株式会社 ドコモ・バイクシェア	小澤 克年	～2022/8/29
			松本 剛	2022/8/30～
4		株式会社 springpc	室谷 恵美	
5	交通管理者	警視庁	交通部 交通規制課 都市交通管理室長	椎名 啓雄
6			愛宕警察署 交通課長	富田 幸男
7			三田警察署 交通課長	利光 徹
8			高輪警察署 交通課長	青木 政博
9			麻布警察署 交通課長	飯島 健輔
10			赤坂警察署 交通課長	野澤 紀久乃
11	道路管理者	国	国土交通省 関東地方整備局 東京国道事務所 交通対策課長	大野 貴史
12		都	建設局 第一建設事務所 補修課長	山本 裕美子
13		港区	芝地区総合支所 まちづくり課長	香月 佑介
14			麻布地区総合支所 まちづくり課長	大久保 光正
15			赤坂地区総合支所 まちづくり課長	成清 勝博
16			高輪地区総合支所 まちづくり課長	小林 秀典
17			芝浦港南地区総合支所 まちづくり課長	近江 善仁
18		行政	街づくり事業担当部長	岩崎 雄一
19			街づくり支援部 地域交通課長	佐藤 雅紀
20			街づくり支援部 土木課長	海老原 輔
	事務局	港区	街づくり支援部 土木課	

刊行物発行番号 ****-****

港区自転車通行空間整備計画（素案）

令和5（2023）年〇月 発行

発行 港区

編集 港区 街づくり支援部 土木課

〒105-8511 港区芝公園一丁目5番25号

TEL（3578）2111