

自転車ネットワーク路線の再構築案について

区ではこれまで、安全で快適な自転車利用環境をつくるため、自転車の進行方向や進行すべき部分を路面に標示する自転車ナビマークや自転車ナビラインを車道左端に設置する、自転車ネットワーク路線を整備してきました。

現行の自転車ネットワーク路線は、優先的整備エリアとして自転車関与事故や自転車利用が多い駅周辺を中心に整備してきましたが、今後数年間で整備が完了する見込みであることから、自転車利用環境の安全性及び快適性の一層の向上を図るため、この間、区民、学識経験者及び区内警察署等に意見聴取を行いながら、杉並区自転車活用推進計画（以下「推進計画」という。）に基づき、整備対象エリアを拡大した自転車ネットワーク路線の追加や整備方法を検討してきたところです。

この度、自転車ネットワーク路線の再構築案を取りまとめたので報告します。

1 現行の自転車ネットワーク路線の整備状況（令和5年度末時点）

区道に自転車ナビマーク又は自転車ナビラインを約34km整備済み。
未整備路線約20kmは、令和8年度までに整備完了予定

2 現行の自転車ネットワーク路線の考え方

平成28年度に策定した「杉並区自転車ネットワーク計画」（その後、「杉並区自転車活用推進計画」に包含）では、駅周辺等を優先的整備エリアとして設定し整備を進めた後、次期計画策定時には、段階的に自転車ネットワーク路線の整備対象エリアを拡大していくとしていた。

3 自転車ネットワーク路線の再構築の方針

- 区内全域を整備対象エリアとし、現行の自転車ネットワーク路線に新たに選定した路線を追加する。
- 自転車利用や自転車関与事故が多い路線及び現行の自転車ネットワーク路線との連続性が確保できる路線を追加する。
- ネットワークとしての連続性を確保する等のため、道路実態を踏まえつつ、必要に応じて、幅員4m未満の区道であっても、自転車ネットワーク路線として選定する。
- 区内の国道及び都道については、国や都の自転車ネットワーク路線の整備計画の改定の機を捉えて、国や都へ整備促進を要請していく。

4 自転車ネットワーク路線の再構築案

(1) 路線延長

新規路線延長：53.3km、現行路線延長：53.7 km、総延長：107 km

(2) 整備期間（想定）

約10年

(3) 整備形態

自転車ナビマーク又は自転車ナビラインで整備する。ただし、幅員や交通量等の道路実態を踏まえ、自転車レーン等による整備も検討する。

5 今後のスケジュール（予定）

令和6年12月 区ホームページにおけるWEBアンケート（12月1日～12月20日）

令和7年3月 自転車ネットワーク路線の追加路線を決定
杉並区自転車活用推進計画を修正

6月 修正後計画を都市環境委員会へ報告

令和8年度以降 追加路線を順次整備

- 平成29年2月 杉並区自転車ネットワーク計画を策定
- 4月～ 計画路線を整備

- 令和6年2月 杉並区自転車活用推進計画を策定（ネットワーク計画包含）
- 4月～ 路線整備を加速化
- 7月 下井草地域及び阿佐ヶ谷地域で意見聴取
- 8月 第1回杉並区自転車ネットワーク路線に関する懇談会 ※
- 10月 富士見丘地域で意見聴取
区政モニターアンケートを実施
- 11月 第2回杉並区自転車ネットワーク路線に関する懇談会

※ 自転車ネットワーク路線の選定及び整備形態等について広く意見を聴くため、学識経験者、区内警察署、国道・都道の各管理者及び区職員で構成

自転車通行空間の整備状況



現行ネットワーク路線
区道延長：53.7km

(内訳)



整備済：33.73km

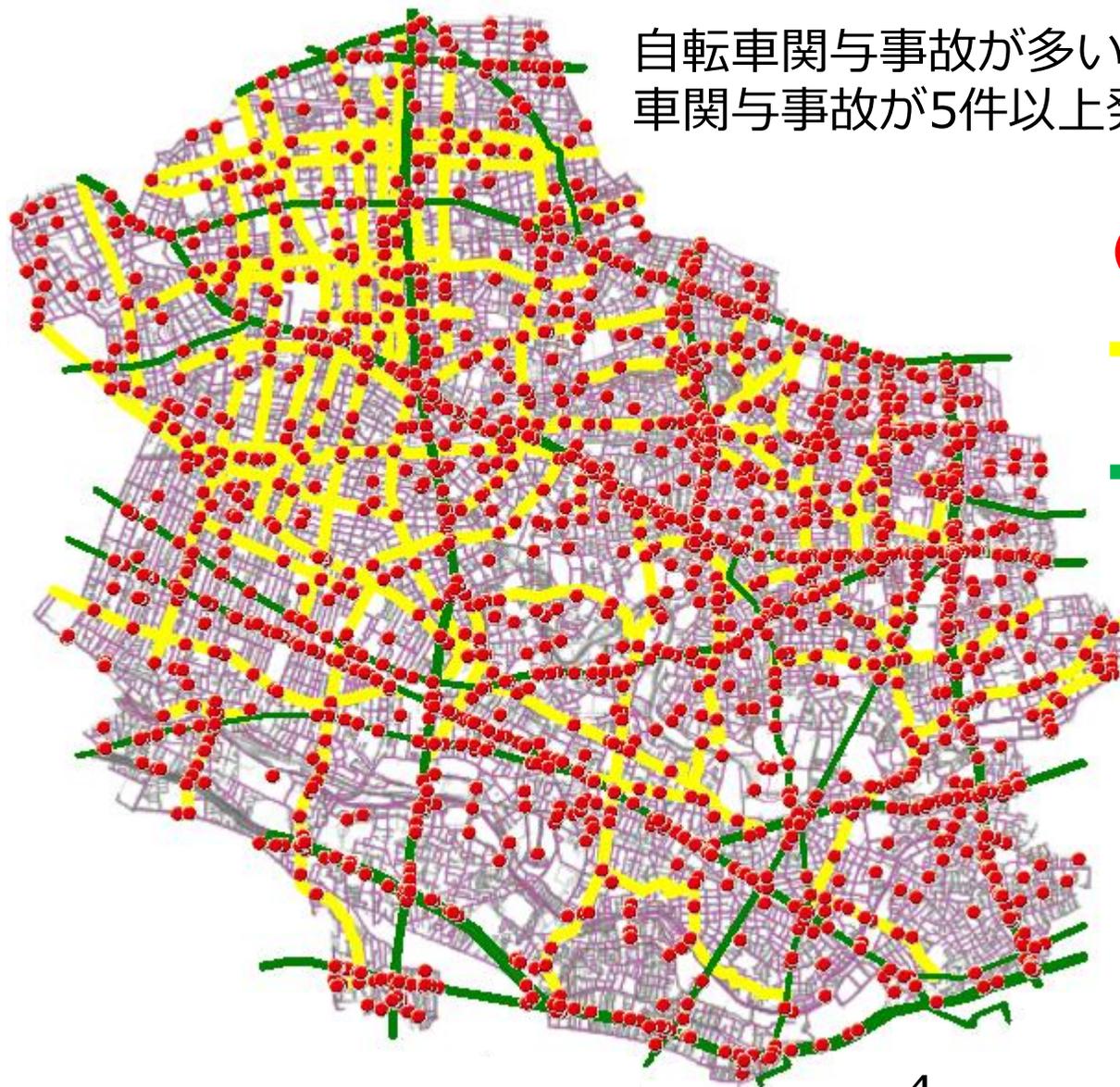


未整備：19.97km

※令和5年度末時点

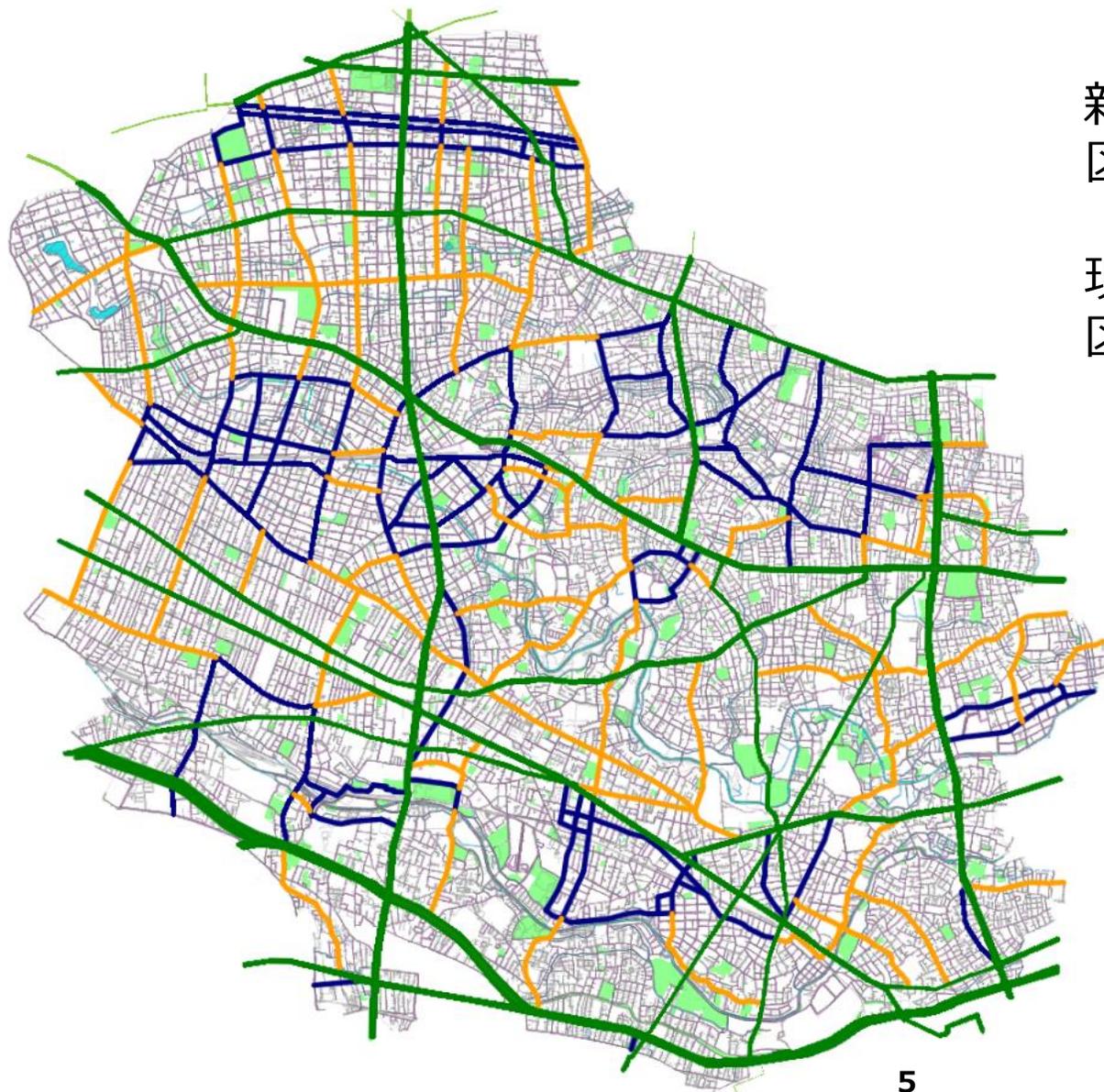
自転車関与事故が多い路線

自転車関与事故が多い場所として、過去5年間で自転車関与事故が5件以上発生している路線を抽出



- 自転車関与事故発生箇所(R4~H30)
- 自転車関与事故が多い区道
(路線当たり5件以上)
- 都道・国道

新たな自転車ネットワーク路線案



新規ネットワーク路線
区道延長：53.3km

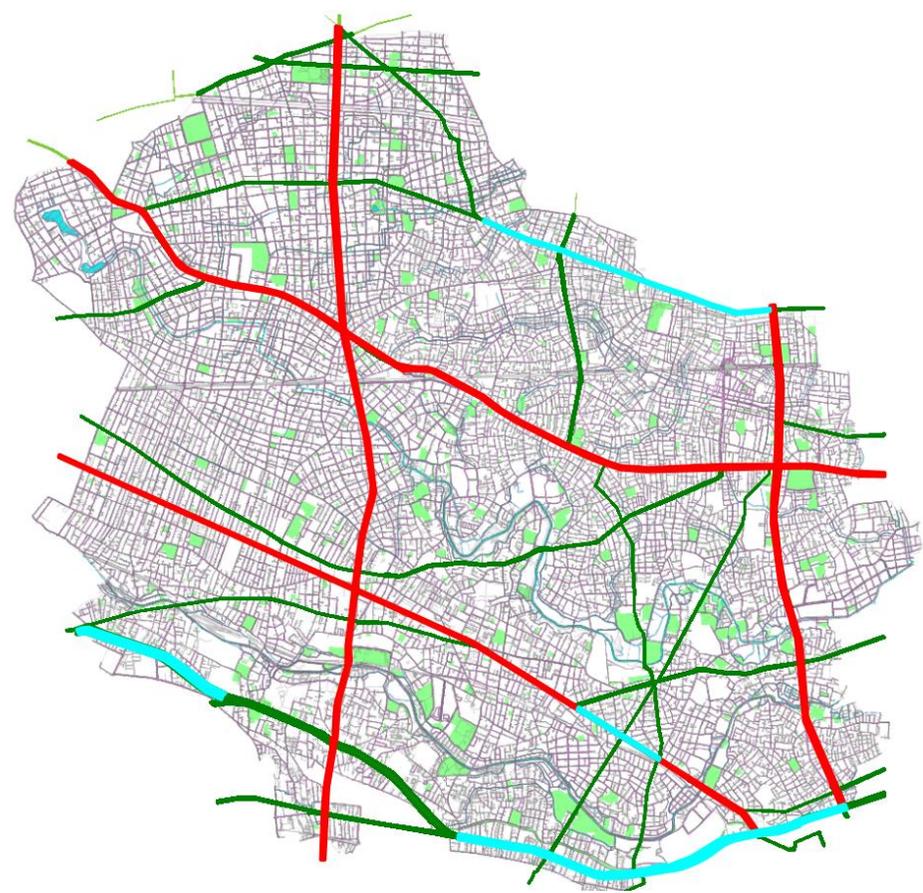
現行ネットワーク路線
区道延長：53.7km

総延長：107km

- 新規ネットワーク路線案
- 現行ネットワーク路線
- 都道・国道

国及び都への整備推進の要請（国道・都道）

東京都自転車通行空間整備推進計画等の改定の機を捉えて、区内の国道及び都道における自転車通行空間の整備推進を国や都へ要請していく。



- 整備済（都道・国道）
- 整備要請路線（都道・国道）
- 優先整備要請路線（都道・国道）

参考

杉並区 自転車活用推進計画

令和6（2024）～令和12（2030）年度

（抜粋）



「ちょっとした移動」の変化が、
人とまちの笑顔につながる。

Chapter 2

自転車に乗りやすく、自転車が愛されるための取組

Chapter 2では、5つの目標ごとに、「現状・課題」、進捗状況を把握するための「指標」、
「取組の方向性」、「具体的な取組」について掲載しています。



■ 具体的な取組

自転車通行空間の整備促進



区では安全で快適な自転車利用環境をつくるため、車道の左側に青い矢羽根を設置するなど、自転車通行空間を着実に整備してきました。今後は、より速やかに自転車に乗りやすいまちを実現するため、自転車通行空間の整備を加速化（年間で整備する距離を増やす）します。

新規

重点

自転車 FP

自転車ネットワーク路線の再構築



これまでは、駅周辺や自転車の通行量が多い道路等を対象エリアとして自転車通行空間を整備してきました。今後は、新たに区内全域を対象エリアとした自転車ネットワーク路線を検討します。

新規

重点

自転車 FP

自転車ネットワーク路線の整備状況

区独自のドライバー向け路面標示の実証実験



クルマのドライバーに対して、自転車にやさしい運転を促すため、道路上に区独自の路面標示を設置する実証実験を行います。

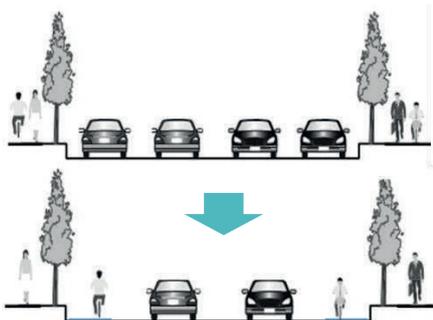
新規

重点

自転車 FP

路面標示のイメージ

「中杉通り」における自転車通行空間の確保に向けた検討



「中杉通り」の歩道には歩行者や自転車が集中し、歩行者の安全の確保が課題となっています。「中杉通り」の安全・快適な歩行者空間の改善に向けて、歩道と分離した自転車通行空間の確保について検討します。

新規

重点

自転車 FP

Chapter 3

人もクルマも自転車も

安全・快適に移動できる通行空間整備

Chapter 3では、自転車ネットワーク路線について掲載しています。



区では、安全で快適な自転車利用環境をつくるため、自転車通行空間（車道混在や自転車専用通行帯）の整備を進めています。これにより、自転車の利用者やクルマのドライバーにとって、自転車の通行場所が分かりやすくなり、自転車の利用者は車道を通行しやすくなります。自転車を利用するときは、車道の左側を通行しましょう。



車道混在
（自転車ナビマーク※¹・自転車ナビライン※²）



自転車専用通行帯
（自転車レーン）

※ 1 車道の左側端に、自転車が進行すべき方向を明示する路面標示のことです。

※ 2 交差点及びその前後に、自転車が進行すべき部分を明示する路面標示のことです。



自転車ナビマーク



自転車ナビライン

■国のガイドライン

国（国土交通省と警察庁）は、平成 24（2012）年 11 月に「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」を作成しました。このガイドラインでは、「自転車は『車両』であり車道通行が大原則」という考え方に基づいて、自転車通行空間として重要な路線を対象とした自転車ネットワーク計画の作成方法のほか、自動車の速度や交通量に応じた自転車通行空間の設計の考え方等について示しています。

■ 自転車通行空間の整備の流れ

自転車通行空間は、次の選定を行った上で整備します。

・ 自転車ネットワーク路線の選定

区内の道路のうち、自転車通行空間の整備を行う場所を選びます。

・ 整備形態の選定

選定した自転車ネットワーク路線における整備形態を選びます。

■ 自転車ネットワーク路線の選定手順

区では、自転車ネットワーク路線の選定手順を以下のとおり定めています。

STEP

1

優先的計画策定エリアの設定

駅や自転車利用が多い施設周辺

(中央線：半径 800m、その他の駅：半径 500m)

STEP

2

自転車ネットワーク候補路線の選定

以下の視点でネットワーク候補路線を選定

- ① 自転車通行空間整備予定（国・都）路線
- ② 地域のニーズがある路線
- ③ 自転車関与事故が多い路線
- ④ 自転車利用が多い路線
- ⑤ 自転車利用が多く見込まれる施設から①～④につながる路線

STEP

3

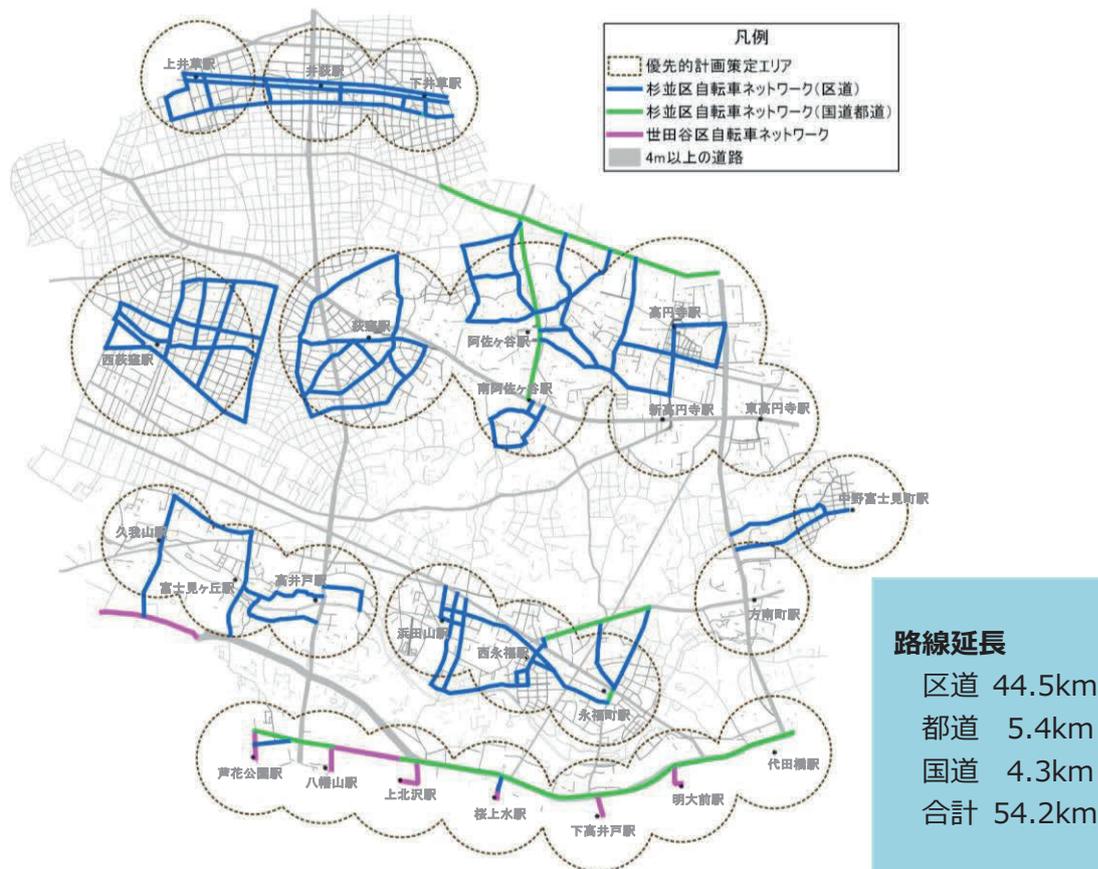
自転車ネットワーク路線の追加・除外

ネットワークの連続性を確保するための路線を追加・除外

自転車ネットワーク路線図の完成

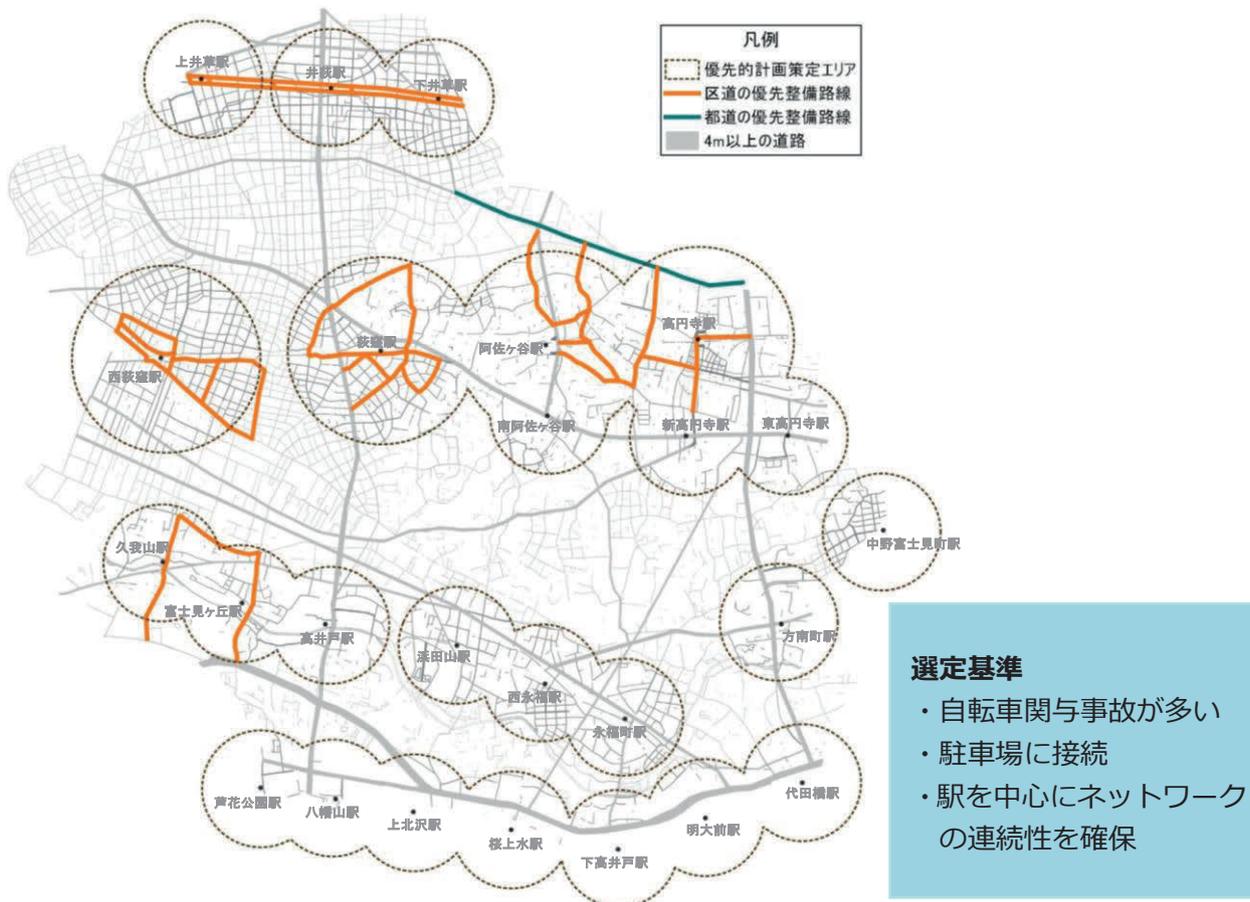
※ 幅員が 4 m 未満の道路は、自転車が左側通行することで安全性が低下（沿道出入との交錯）する可能性があります。そのため、自転車ネットワーク路線の対象外としています。

■ 自転車ネットワーク路線図



■ 優先整備路線

自転車ネットワーク路線のうち、優先的に整備する路線は以下のとおりです。



■ 整備形態の選定

基本的に、国のガイドラインに基づいた整備形態で自転車通行空間を整備します。ただし、幅員が狭い道路は区が作成した「車道混在の整備形態選定フロー」に基づき整備します。

■ 国のガイドラインによる整備形態（完成形態）の考え方

ガイドラインでは、「車道を通行する自転車」の安全性の向上を図るため、**クルマの速度や交通量**を踏まえ、自転車とクルマを分離する必要性に応じて、次の3つの整備形態（完成形態）を示しています。

	A 自動車の速度が高い 道路	B A、C以外の道路	C 自動車の速度が低く、 自動車交通量が少ない 道路
自転車と 自動車の分離	構造的な分離	視覚的な分離	混在
目安	速度が 50km/h 超	A と C 以外の道路	速度が 40km/h 以下 かつ自動車の交通量 が 4,000 台/日以下
整備形態	自転車道	自転車専用通行帯 (自転車レーン)	車道混在 (自転車と自動 車を車道で混在)

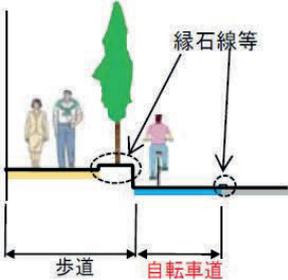
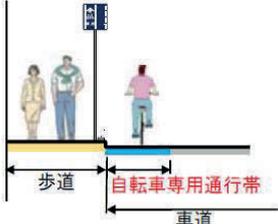
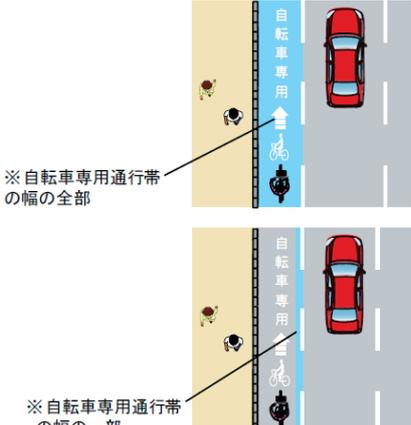
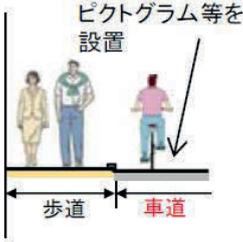
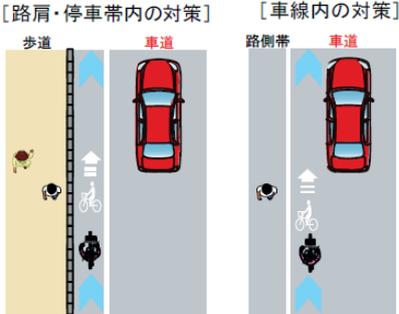
出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（平成 28（2016）年 7 月、国土交通省・警察庁）

Column 杉並区自転車ネットワーク計画

区では、国のガイドラインに基づいて、平成 29（2017）年 3 月に「杉並区自転車ネットワーク計画」（ネットワーク計画）を策定しました。この計画では、区における自転車ネットワーク路線の選定の考え方や整備形態の選定方法などを定めています。

このたび、杉並区自転車活用推進計画を策定することに伴い、ネットワーク計画を包含することにしました。

整備形態のイメージは、以下のとおりです。

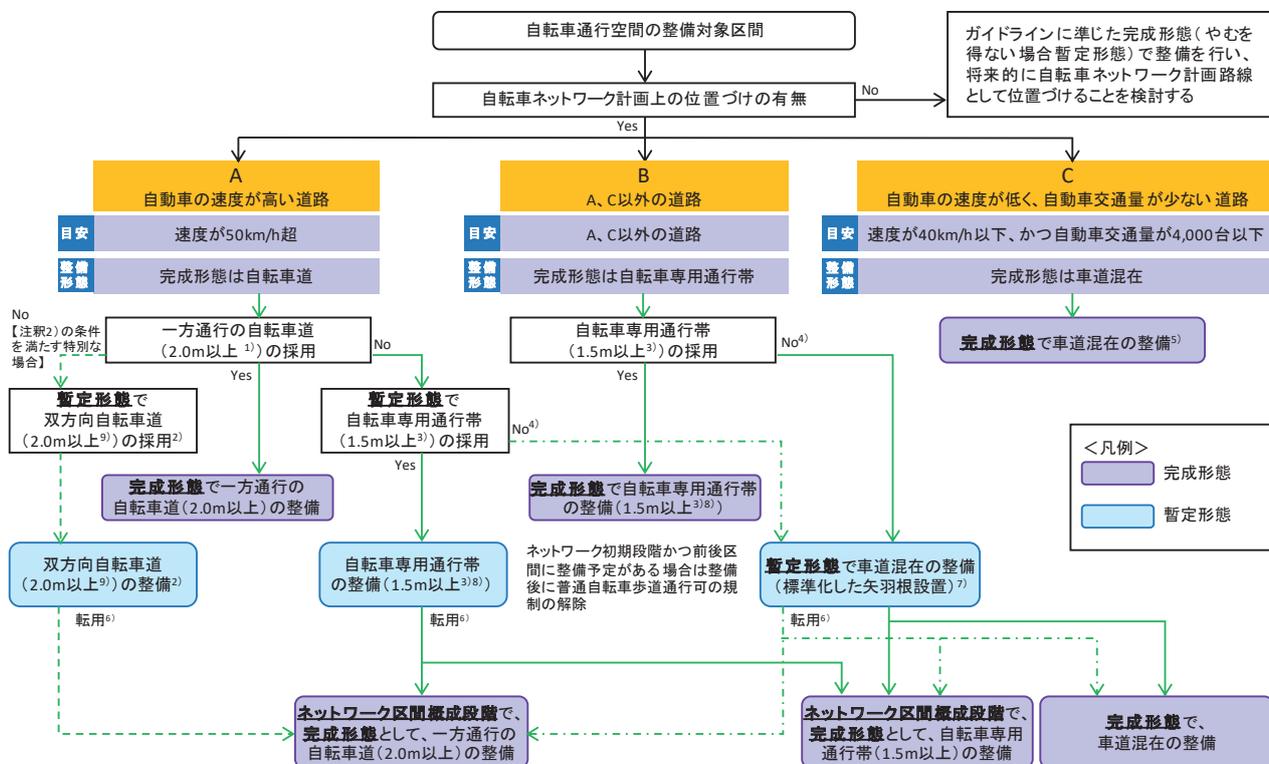
形態	整備イメージ
自転車道	<p>自動車が行く場所から構造的に分離された自転車専用の通行空間です。</p>   
自転車専用通行帯	<p>自転車専用の車線です。青色塗装や白色区画線で自転車の通行場所を視覚的に分離して示します。</p>   
車道混在	<p>自転車と自動車を混在通行とする道路です。車道の左側に自転車ナビラインや自転車ナビマークを設置します。</p>   

■国のガイドラインによる整備形態（暫定形態）の考え方

自転車ネットワーク路線において、**次のいずれにも該当**する場合は、暫定形態（例：完成形態は自転車専用通行帯だが暫定的に車道混在で整備）で自転車通行空間を整備します。この場合、以下の「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」に基づき整備します。

- ・本来整備すべき完成形態での自転車通行空間の整備が当面困難な場合
- ・車道通行している自転車利用者の安全性を速やかに向上させなければならない場合（今後、車道通行に転換する可能性のある自転車利用者を含む。）

【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ネットワーク区間概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ものとする。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。

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 7 月、国土交通省・警察庁）

■ 区の自転車ネットワーク路線の整備形態

区の自転車ネットワーク路線に国のガイドラインによる整備形態選定フローを適用すると、以下の整備形態が選定されます。

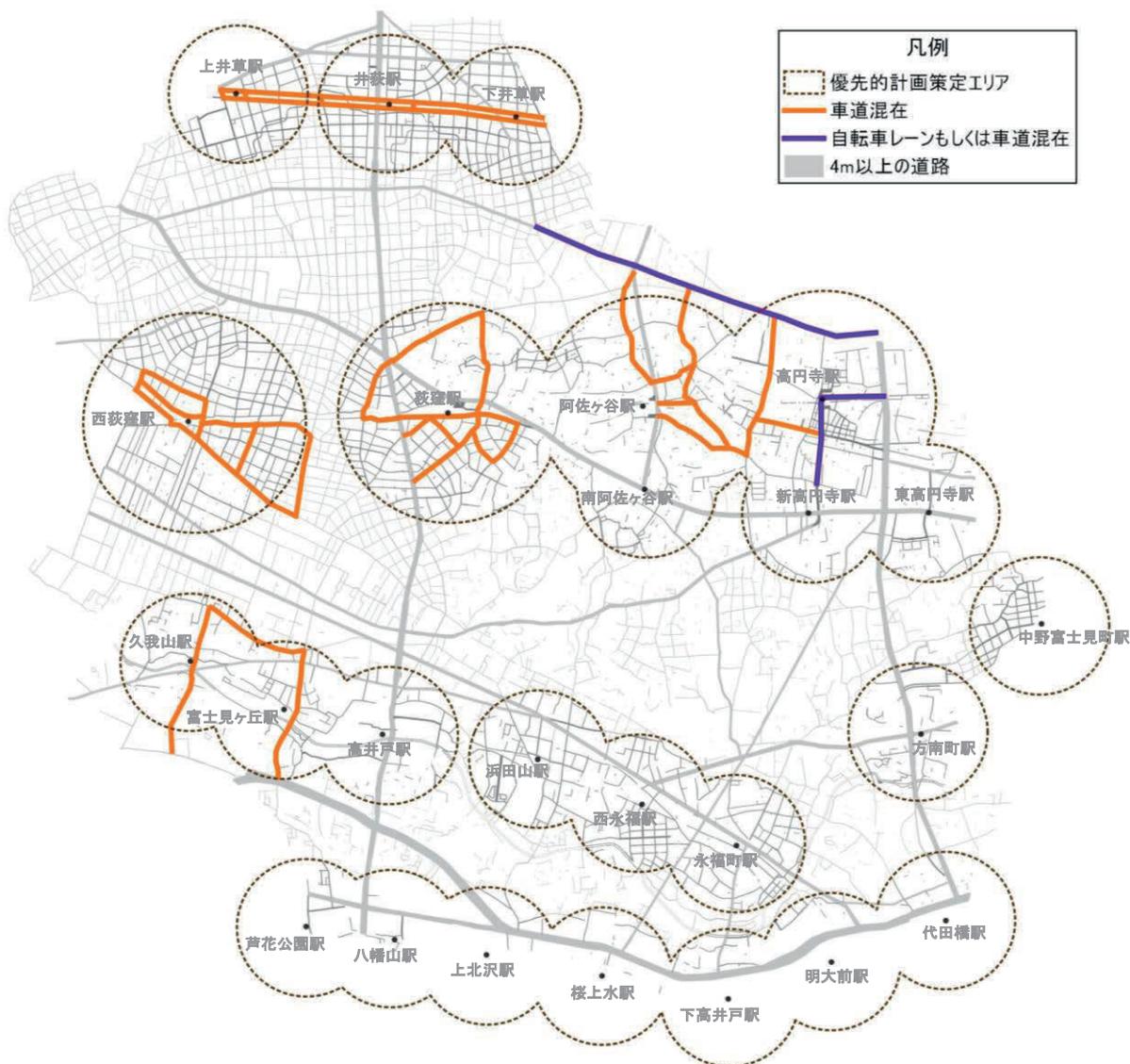
- ・ 優先整備路線…**車道混在又は自転車専用通行帯**※（国道を除く。）
- ・ 優先整備路線以外…**車道混在**

※ 相互通行の道路で自転車専用通行帯を整備するには、目安として以下の幅員が必要です。
 $14\text{m} = \text{片側 } 7\text{m} (\text{歩道: } 2\text{m} + \text{自転車専用通行帯 } 1.5\text{m} + \text{車道 } 3.5\text{m}) \times 2$
 なお、実際の整備形態は、警察と十分協議した上で選定します。

区内では、幅員の狭い道路が多いため、自転車道の整備実績はありません。※
 また、区内で自転車専用通行帯を整備したのは、都道（早稲田通り）の一部のみです。
 （道路管理者である東京都が整備しています。）※

※ いずれも令和4（2022）年度末時点

（整備形態別の優先整備路線図）

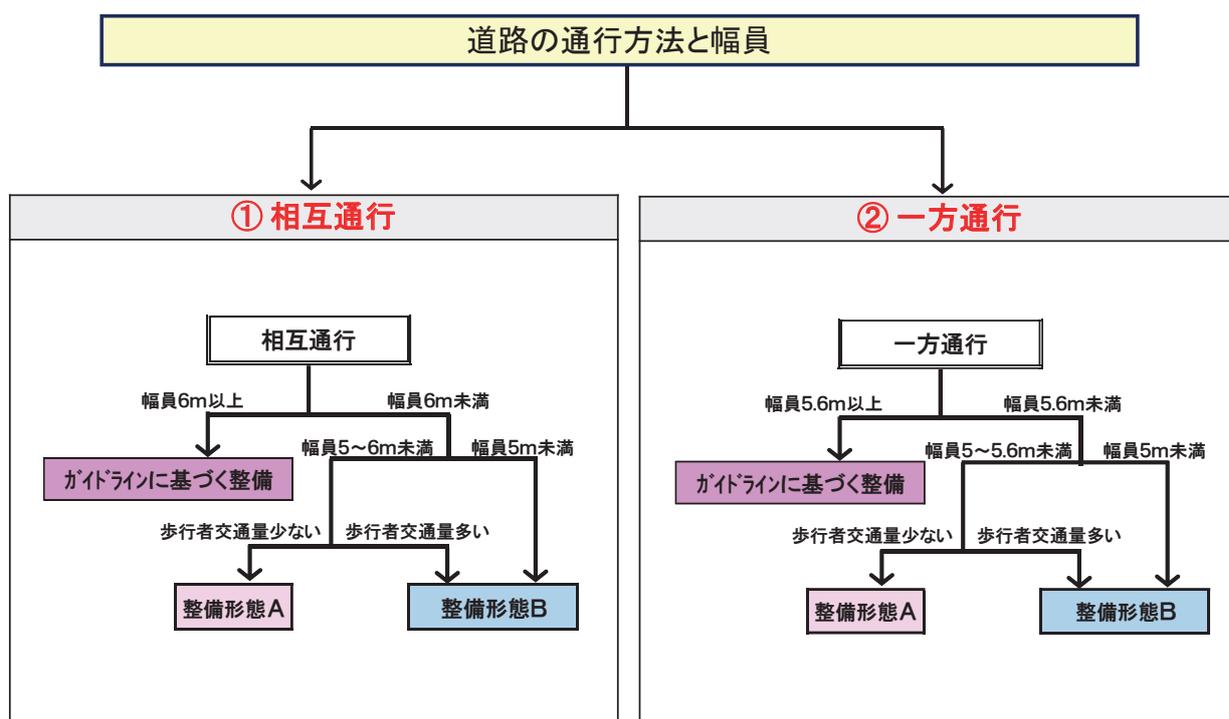


■ 車道混在の整備形態

■ 車道混在の整備形態選定フロー

矢羽根型路面表示は、国のガイドラインでは、矢羽根型路面表示の右端が路肩端又は車道外側線から車線内 1.0m以上（交通状況に応じて 0.75m以上）の位置に設置するとしています。しかし、区内の幅員が狭い道路をガイドラインに基づいて整備することは難しいため、区が独自に作成した「**車道混在の整備形態選定フロー**」に基づき整備します。

【杉並区の車道混在の整備形態選定フロー】



※「歩行者交通量多い」道路は、歩行者が集中する駅周辺道路とします。

【国のガイドラインによる車道混在の矢羽根型路面表示の標準仕様（案）】

	配置	
	歩道あり	歩道なし
仕様 (案)	<p>設置間隔 = 10m 1.0m以上</p>	<p>設置間隔 = 10m 1.0m以上 (0.75m以上)</p>

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 7 月、国土交通省・警察庁）

■標準仕様

標準的な道路の場合（ガイドラインに基づく整備）

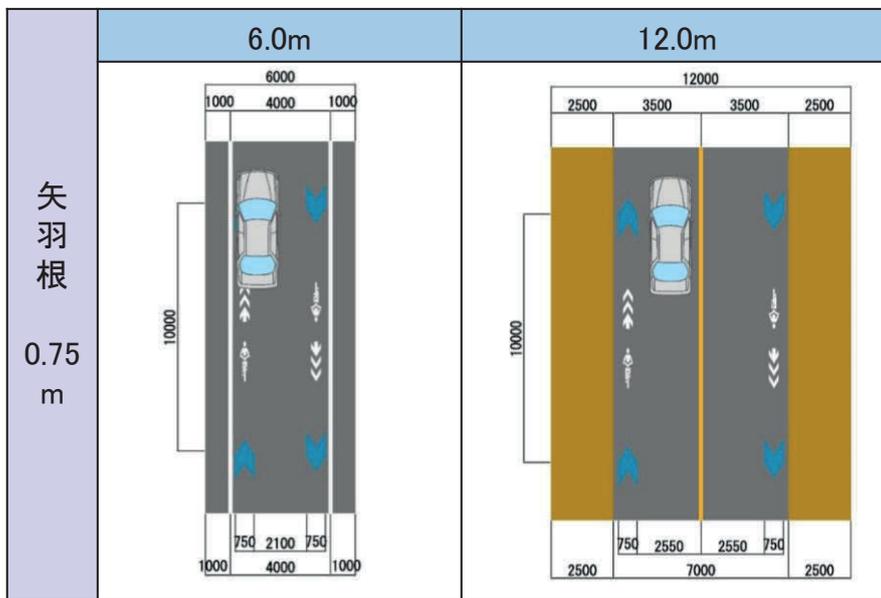
一定以上の幅員のある道路では、国のガイドラインに基づいて整備します。

適用条件：相互通行は幅員 6.0m以上

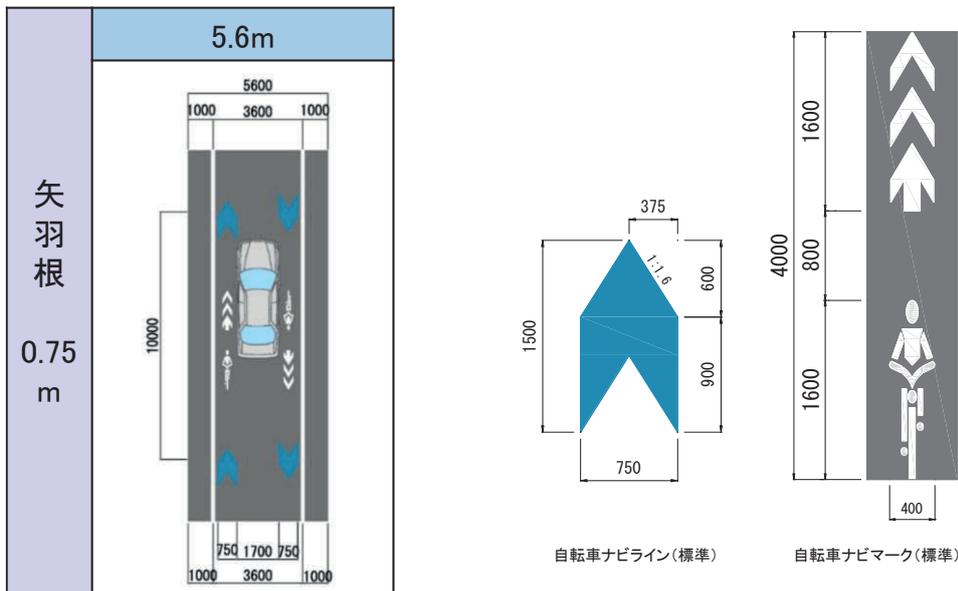
一方通行は幅員 5.6m以上

- ・外側線の設置（路側帯の幅 1.0m）
- ・自転車ナビライン（矢羽根）は幅 0.75m、自転車ナビマークは幅 0.4m

①相互通行



②一方通行



■ 区独自仕様

・ 幅員が狭い道路の場合（整備形態 A）

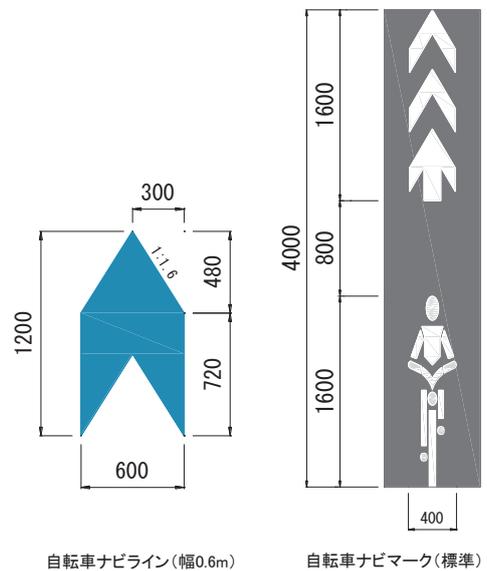
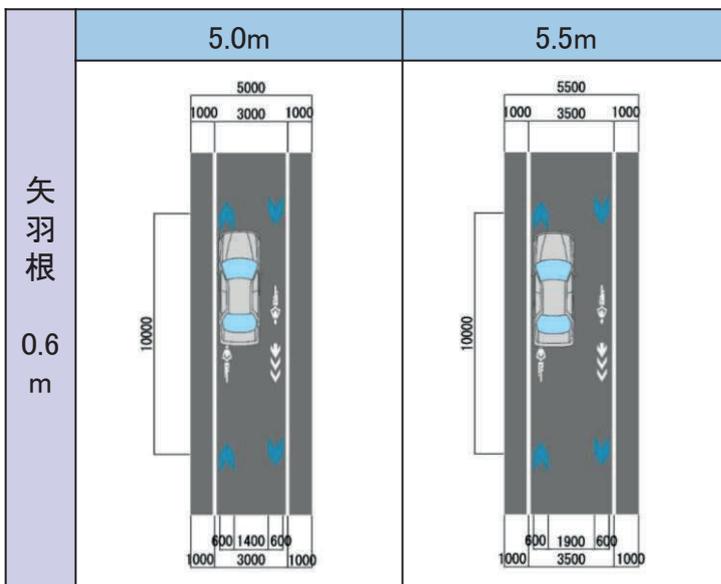
幅員が狭い道路では、外側線を設置し、幅が小さい自転車ナビラインを設置します。

適用条件：相互通行は幅員 5.0～6.0m未満

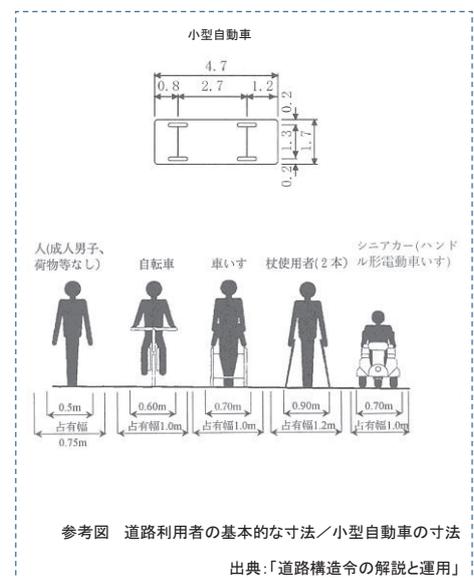
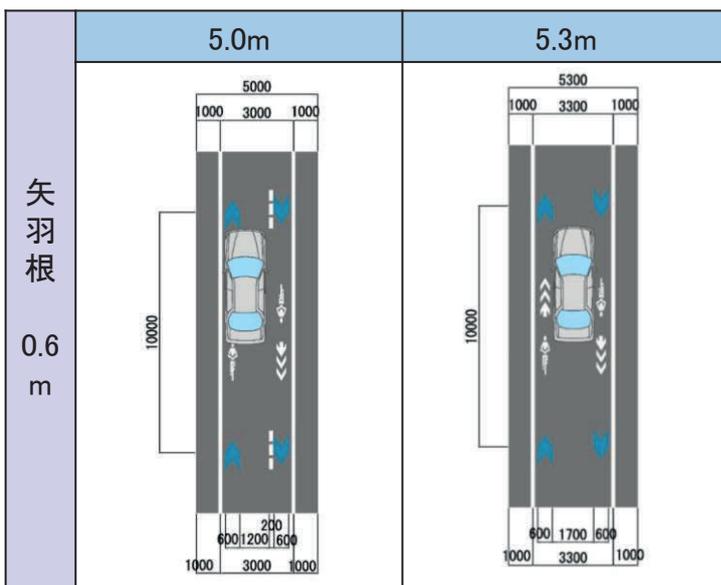
一方通行は幅員 5.0～5.6m未満かつ歩行者交通量が少ない場合

- ・ 外側線の設置（路側帯の幅 1.0m）
- ・ 自転車ナビライン（矢羽根）は幅 0.6m、自転車ナビマークは幅 0.4m

① 相互通行



② 一方通行



参考図 道路利用者の基本的な寸法／小型自動車の寸法
出典：「道路構造令の解説と運用」

・狭い道路の場合（整備形態 B）

外側線を引くことができない幅員の狭い道路では、歩行者の安全性を確保するため、路面表示を設置します。

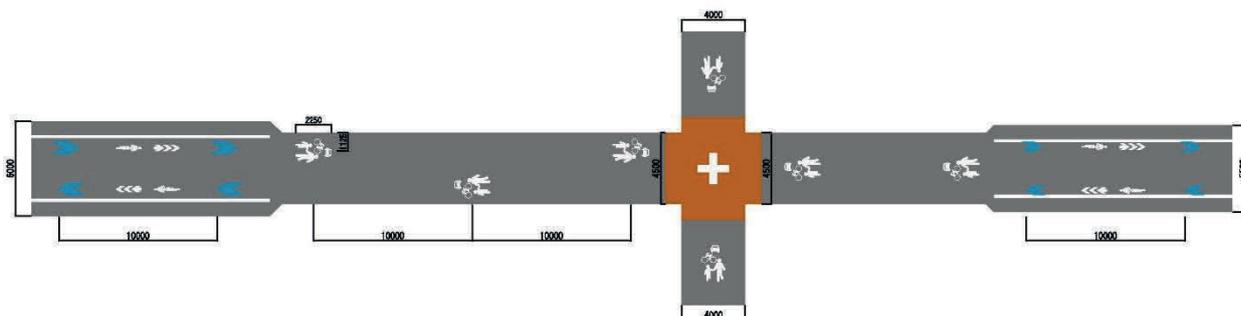
- 適用条件： 1 相互通行は幅員 5.0～6.0m未満
 一方通行は幅員 5.0～5.6m未満かつ歩行者交通量が多い場合
 2 幅員 5.0m未満の場合

【路面表示の整備コンセプト】

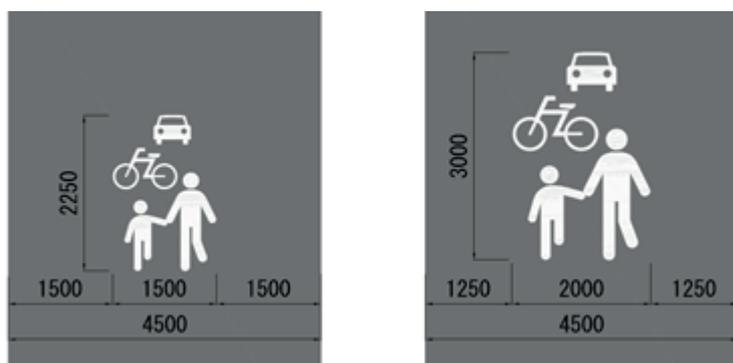
- ・外側線が設置できない道路では、歩行者の安全性を最大限確保するため、道路空間における優先順位を示す路面表示による注意喚起を行う。
- ・自転車ネットワーク路線の一部の狭い区間において使用する。
- ・設置前に広報を十分に行い、地域住民、道路利用者等に周知徹底を行う。

※ 令和 4（2022）年度末時点で整備形態 B の整備実績はありません。

（整備形態 B の設置イメージ）



（整備形態 B の路面標示のイメージ）



※ 上図のイメージは、標識令以外のマークで理解度（馴染み）のあるものとし、「東京都の歩行者マーク、JIS の自転車・自動車マーク」で例示したものです。表示内容については、今後、試行により決定する予定です。

■自転車ナビライン（矢羽根）の設置間隔

標準部

自転車ナビライン（矢羽根）の設置間隔は、ガイドラインのとおり 10mとします。

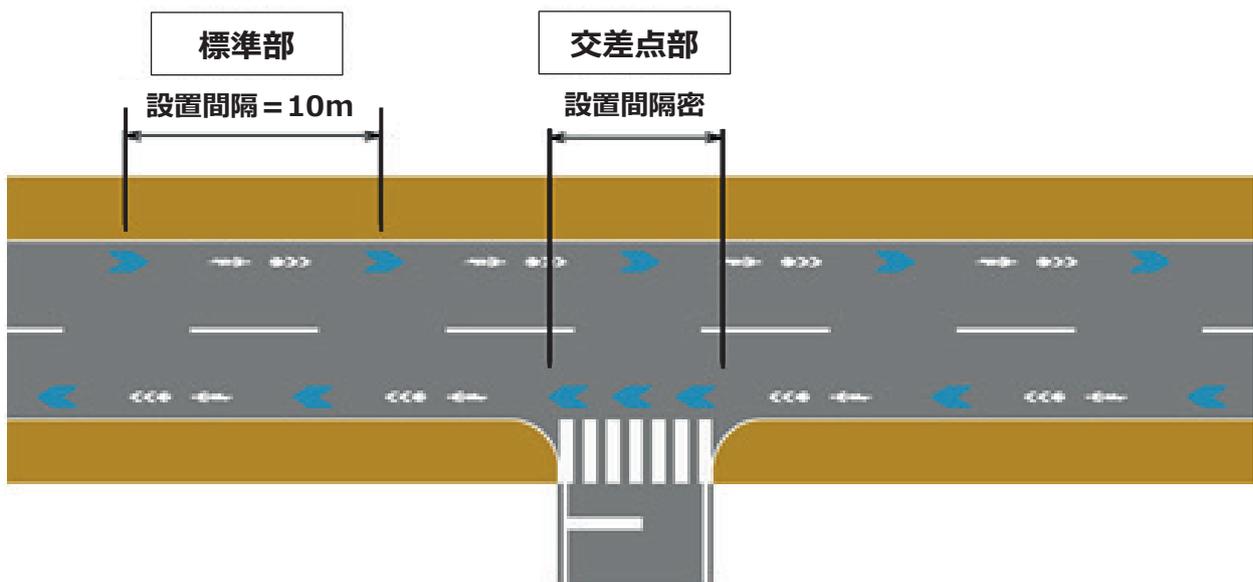
交差点部

自転車関与事故は、交差点での出会い頭で多く発生しています。

そのため、交差する道路側のクルマのドライバーから自転車の視認性が高い、車道の左側通行を分かりやすく案内する自転車ナビライン（矢羽根）を設置することが重要です。

また、交差する道路側のクルマのドライバーに自転車の存在を認知してもらうことが重要なため、ドライバーへの注意喚起を目的として交差点部の設置間隔を密にします。

（自転車ナビラインの設置間隔）



■整備の加速化・将来的な自転車ネットワーク路線

自転車ネットワーク路線のうち、未整備路線を優先的に整備します。また、より速やかに自転車に乗りやすいまちを実現するため、自転車通行空間の整備を加速化します。さらに、これまで駅周辺等に限っていた自転車ネットワーク路線について、令和6（2024）年度には、区内全域を対象とした「**自転車ネットワーク路線の再構築**」を実施します。