

自転車ネットワーク路線の 再構築（素案）

杉並区都市整備部 交通企画担当



目次

- 1 自転車ネットワーク路線及び整備形態等の現状
- 2 自転車ネットワーク路線及び整備形態等の課題
- 3 新規ネットワーク路線素案
- 4 参考資料
- 5 主な論点

目次

- 1 自転車ネットワーク路線及び整備形態等の現状
- 2 自転車ネットワーク路線及び整備形態等の課題
- 3 新規ネットワーク路線素案
- 4 参考資料
- 5 主な論点

自転車通行空間の整備の流れ（現行）

① 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定

② 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定

自転車ネットワーク路線の現状

- 計画延長・整備延長（区道は令和5年度末。都道・国道は令和4年度末）

	区道	都道	国道	計
計画	44.5km	5.4km	4.3km	54.2km
整備済み	33.52 km	3.65km	3.3km	40.47km
整備率	75.3%	67.6%	76.7%	74.7%

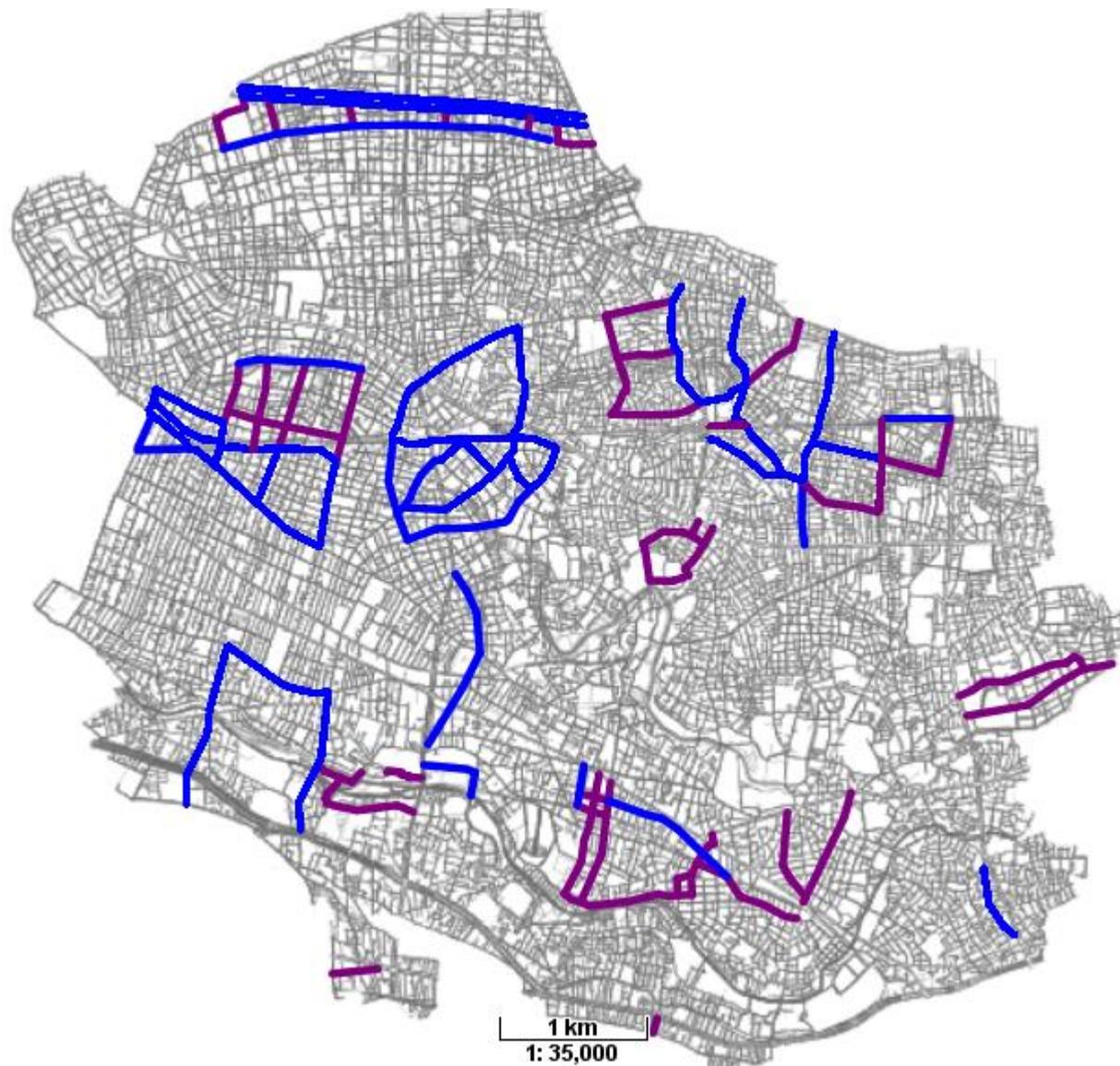
- 路線整備の加速化

- ・ 自転車活用推進計画に基づき、令和6年度から整備を加速化

（年間整備延長） 約2.4km → 約5.1km

- ・ 未整備路線（10.98km）は、令和7年度末までに整備予定

自転車ネットワーク路線の現状



整備済ネットワーク路線
区道延長：33.52km

未整備ネットワーク路線
区道延長：10.98km

※ 令和5年度末

① 自転車ネットワーク路線の選定手順（現行）

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 4 m未満の道路は対象外

②整備形態の選定方法（現行）

	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)

※ 車道混在について、基本的に国のガイドラインに基づいて整備するが、幅員の狭い道路においては、区独自の選定フローに沿って整備

区内の整備形態の現状

- **自転車道**
区内で整備実績はなし
- **自転車専用通行帯（自転車レーン）**
都道（早稲田通り）の一部のみ整備
- **車道混在（自転車ナビマーク・自転車ナビライン）**
区道は全て車道混在で整備

自転車道



自転車専用通行帯

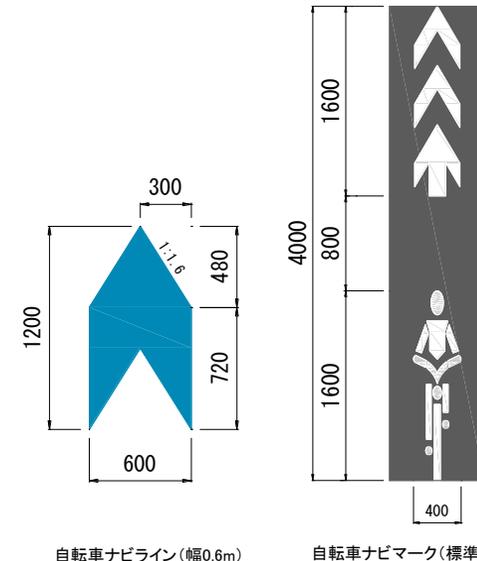
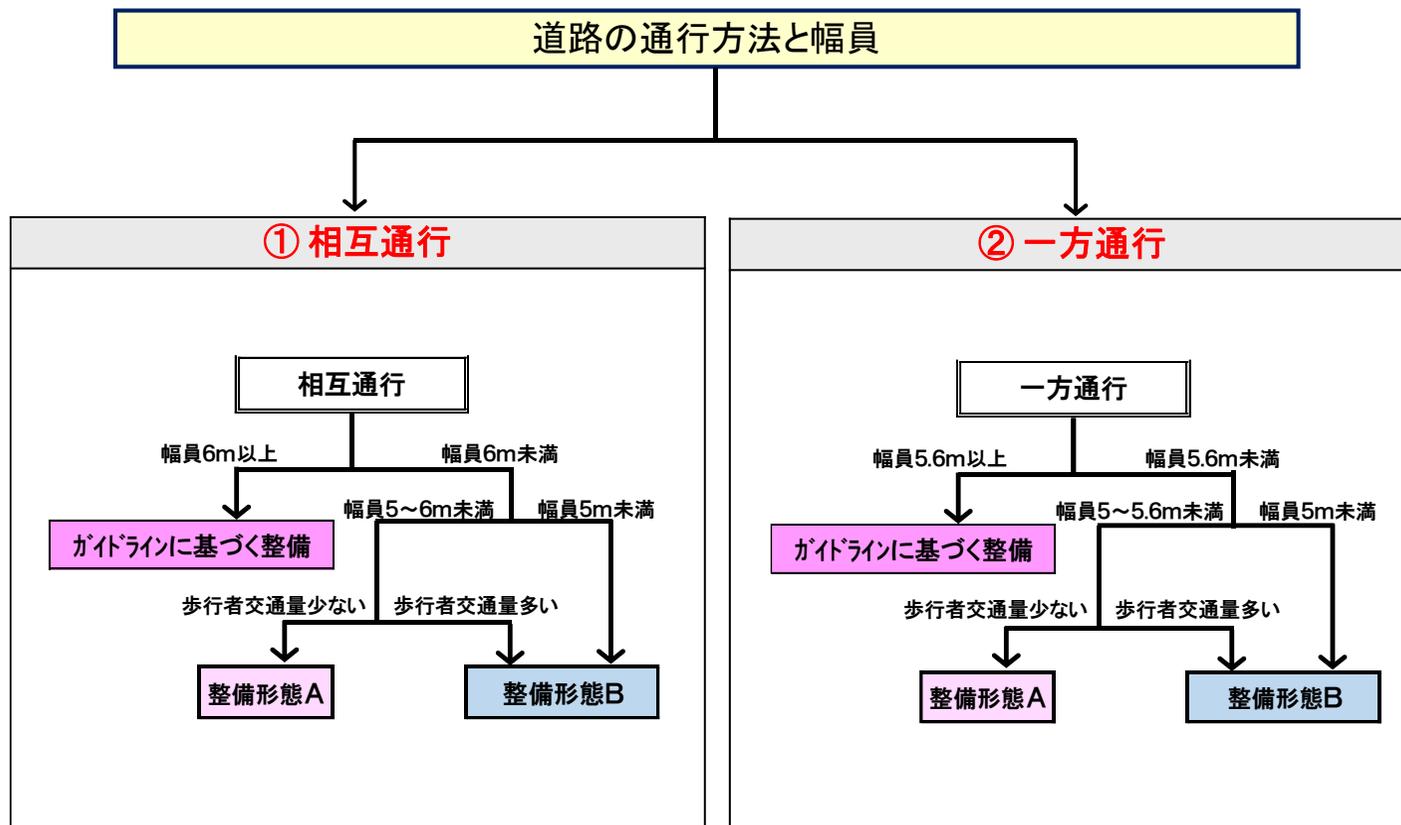


車道混在

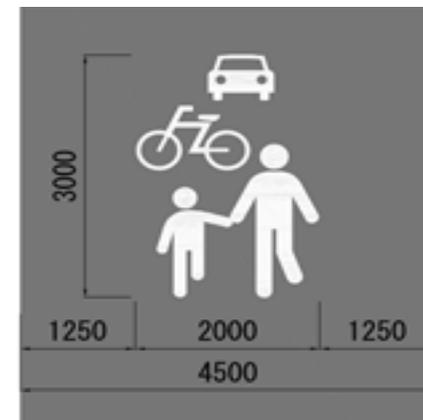


区独自の選定フロー（車道混在）

区独自仕様（整備形態A）



区独自仕様（整備形態B）



※「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。

「車道混在」による整備形態の現状

- 車道混在について、基本的に国のガイドラインに基づいて整備するが、幅員の狭い道路においては、区独自の選定フローに沿って整備

【標準仕様】（国のガイドラインに基づく整備）

対象：幅員6.0m以上の道路（一方通行は5.6m以上）

整備：外側線設置（路側帯の幅1.0m）

矢羽根幅は**0.75m** ナビマーク幅は0.4m

【区独自仕様（整備形態A）】

対象：幅員5.0～6.0m未満（一方通行は5.0～5.6m未満かつ歩行者少ない場合）

整備：外側線設置（路側帯の幅1.0m）

矢羽根幅は**0.6m** ナビマーク幅は0.4m

【区独自仕様（整備形態B）】

対象：幅員5.0～6.0m未満（一方通行は5.0～5.6m未満かつ歩行者多い場合）

幅員5.0m未満

整備：外側線が設置できない道路では、道路空間における優先順位を示す路面標示を整備

※ 整備形態Bの整備実績はなし

目次

- 1 自転車ネットワーク路線及び整備形態等の現状
- 2 自転車ネットワーク路線及び整備形態等の課題
- 3 新規ネットワーク路線素案
- 4 参考資料
- 5 主な論点

自転車ネットワーク路線及び整備形態等の課題

【ネットワーク路線】

- 現行路線は主に**駅周辺に限定的**
- ネットワークとしての**連続性が不足**
- ネットワークとしての**密度が希薄**

【整備形態】

- 区独自仕様の必要性
 - ・ 整備形態 A (**幅の狭い**矢羽根)
 - ・ 整備形態 B (**路面表示**)

【その他】

- 自転車関与事故は**増加傾向**（令和2年以降）
- 区内の交通事故に占める自転車関与事故割合は**5割超**（令和5年）

ネットワーク路線及び整備形態選定の見直しの方向性（案）

【ネットワーク路線】

- **区内全域**を自転車ネットワーク路線の対象とする。
- ネットワークとしての連続性や密度を高められない場合、幅員**4** m未満の区道であっても路線として選定する。
- 国道や都道へのネットワーク路線の整備を各道路管理者へ**要請**する。

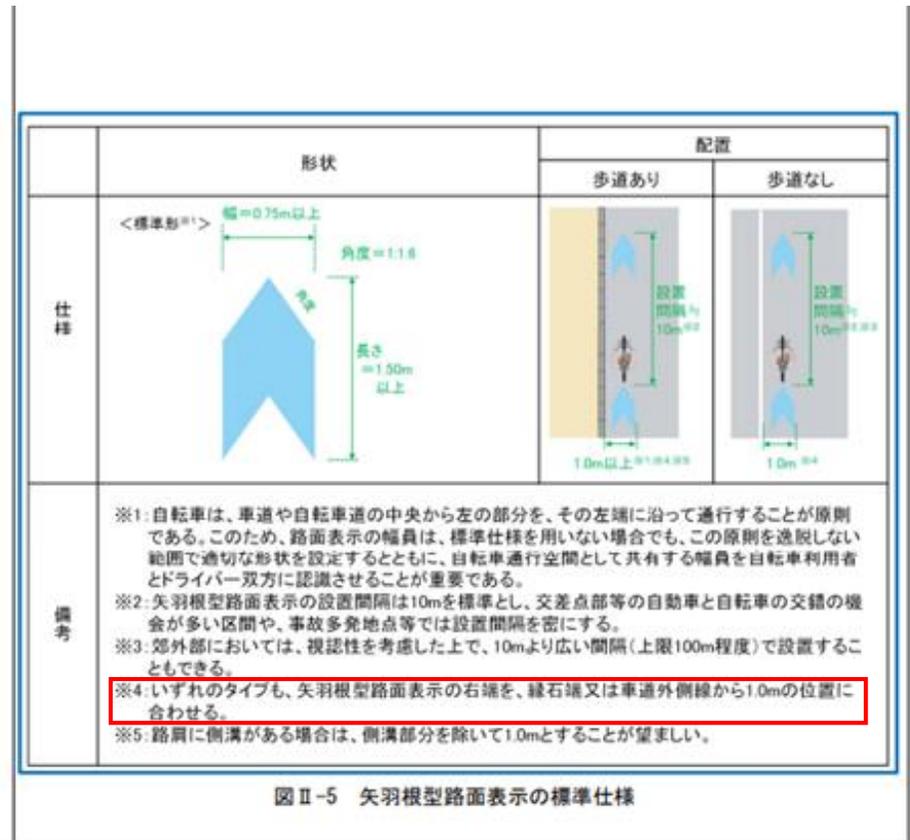
【整備形態（車道混在）】

- 道路幅員にかかわらず、矢羽根の幅は**0.75**mとする。
- 区独自仕様（整備形態A・B）は**廃止**を含め検討する。

参考：R6改定版ガイドラインの概要（国）

（改定前）

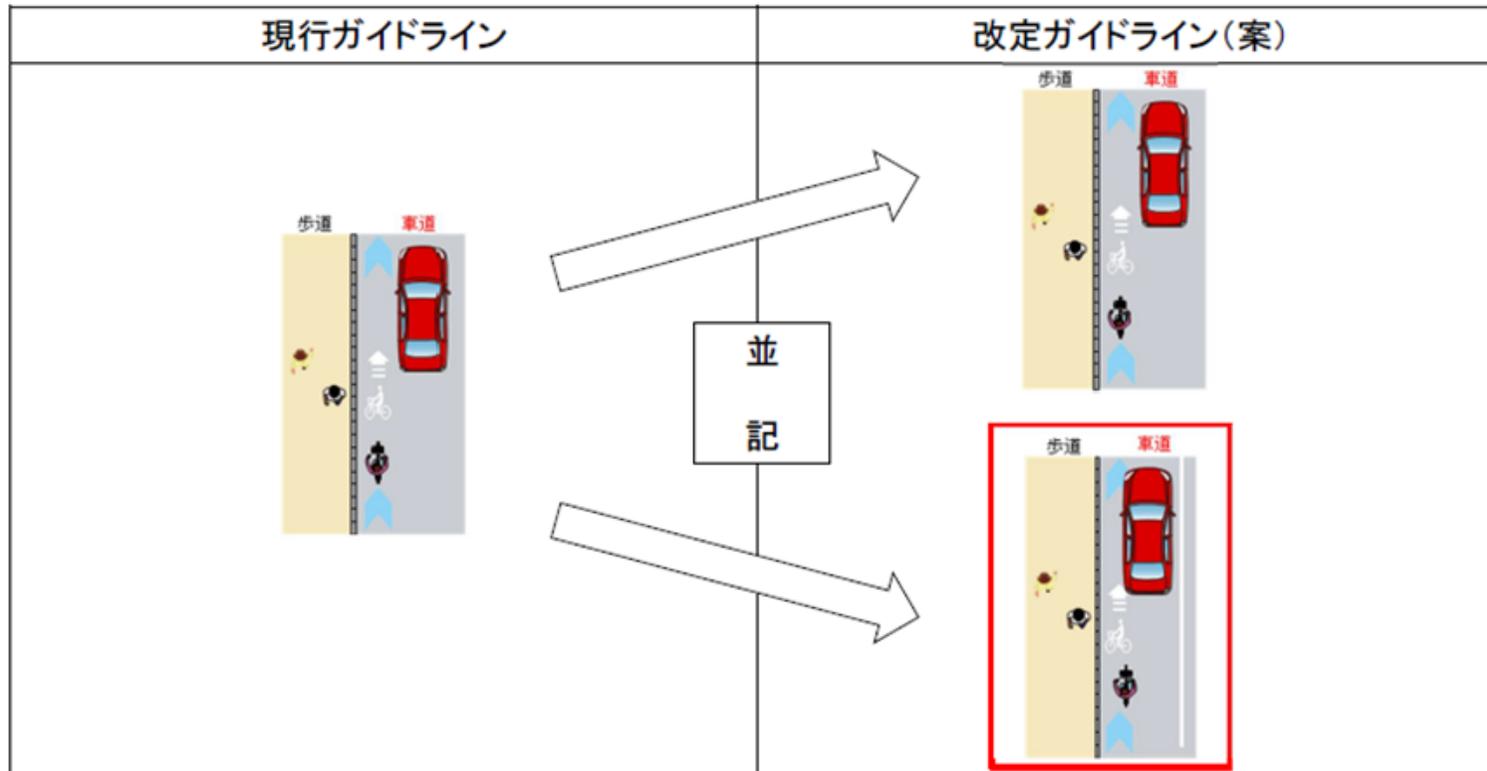
（改定後）



矢羽根型路面表示の右端を縁石端又は車道外側線から**1.0m**の位置に合わせることに統一。（改定前は現地の交通状況に応じて、0.75m以上とすることもできるとしていた。）

参考：R6改定版ガイドラインの概要（国）

○ 車道混在は自動車の速度の低い道路において、自転車と自動車が同一の空間を共用する概念であることを明確化。



矢羽根型路面標示上を自転車と自動車が通行している図を加えることで、車道混在の通行方法を明確化（自動車は矢羽根を踏んで通行してもよい）

目次

- 1 自転車ネットワーク路線及び整備形態等の現状
- 2 自転車ネットワーク路線及び整備形態等の課題
- 3 新規ネットワーク路線素案
- 4 参考資料
- 5 主な論点

ネットワーク路線再構築の選定手順

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)

<変更点>

区内全域

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

国道・都道はネットワーク路線に含め整備要請

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 4 m未満の道路は対象外

幅員 4 m未満の道路も一部含める

ネットワーク路線 (素案)

既存 + 新規

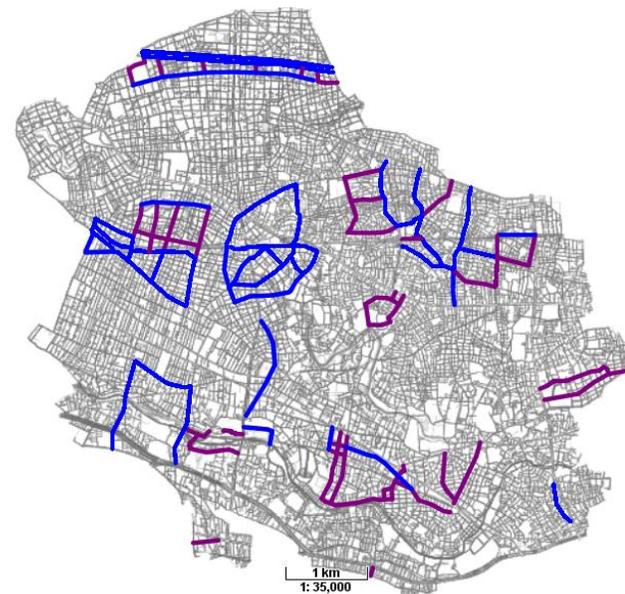


既存計画路線：約44.5km

新規計画路線長：約50km

合計延長：約94.5km

— ネットワーク路線(既存+新規)



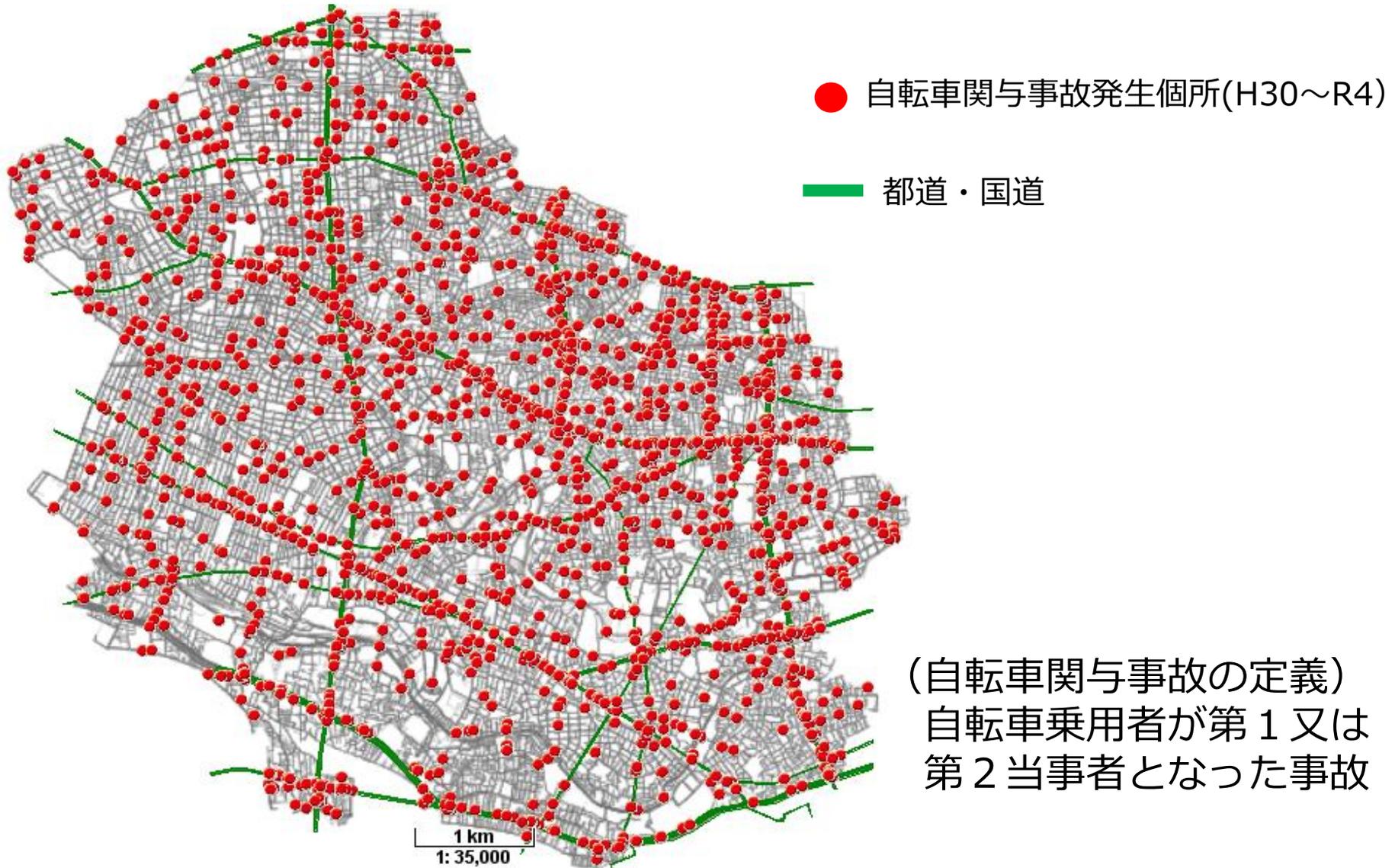
自転車利用が多い路線

自転車利用が多い路線として、12時間当たり
自転車交通量が500台以上の路線を抽出



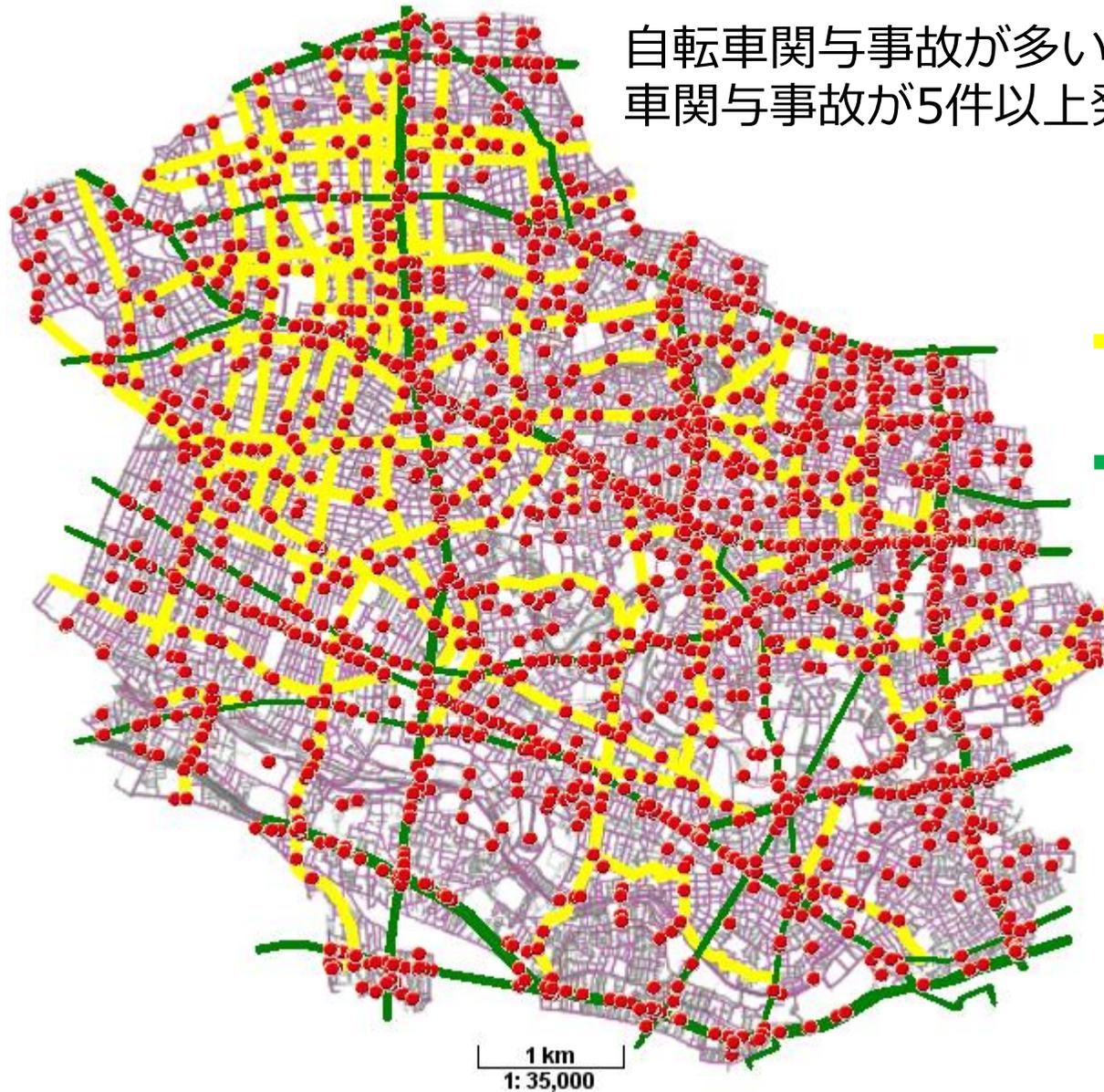
— 自転車交通量500台以上/12時間
(令和3年調査)

自転車関与事故が多い路線



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
(路線あたり5件以上)
- 都道・国道

重ね合わせ図

- ・ 信号の整備状況や道路状況から路線を除外
- ・ 連続性確保のため路線を追加



- 現ネットワーク路線
- 自転車交通量の多い路線
- 自転車関与事故が多い区道
(路線あたり5件以上)
- 都道・国道
- 信号機

新規ネットワーク路線素案



(区道)
新規計画路線長：約50km

年間整備延長：約5.1km

所要年数：約10年

- 新規ネットワーク路線素案
- 現ネットワーク路線
- 都道・国道

ネットワーク路線 (素案)

既存 + 新規



既存計画路線：約44.5km

新規計画路線長：約50km

合計延長：約94.5km

— ネットワーク路線(既存 + 新規)

地域二一ズ聴取

区内各地域において区民意見聴取

7/27 (土) (下井草地域)

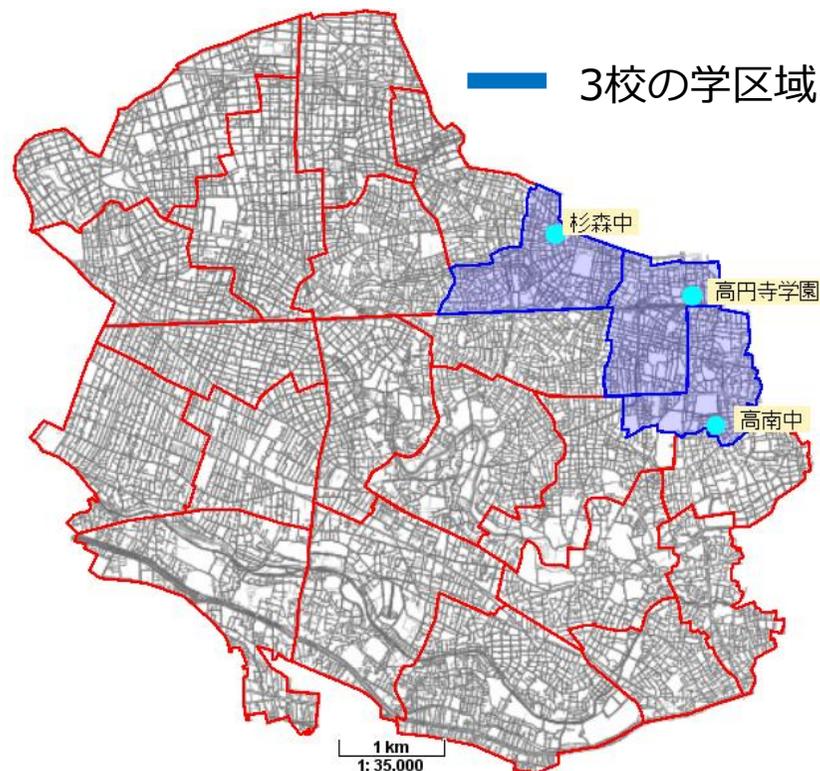


7/28 (日) (阿佐ヶ谷地域)



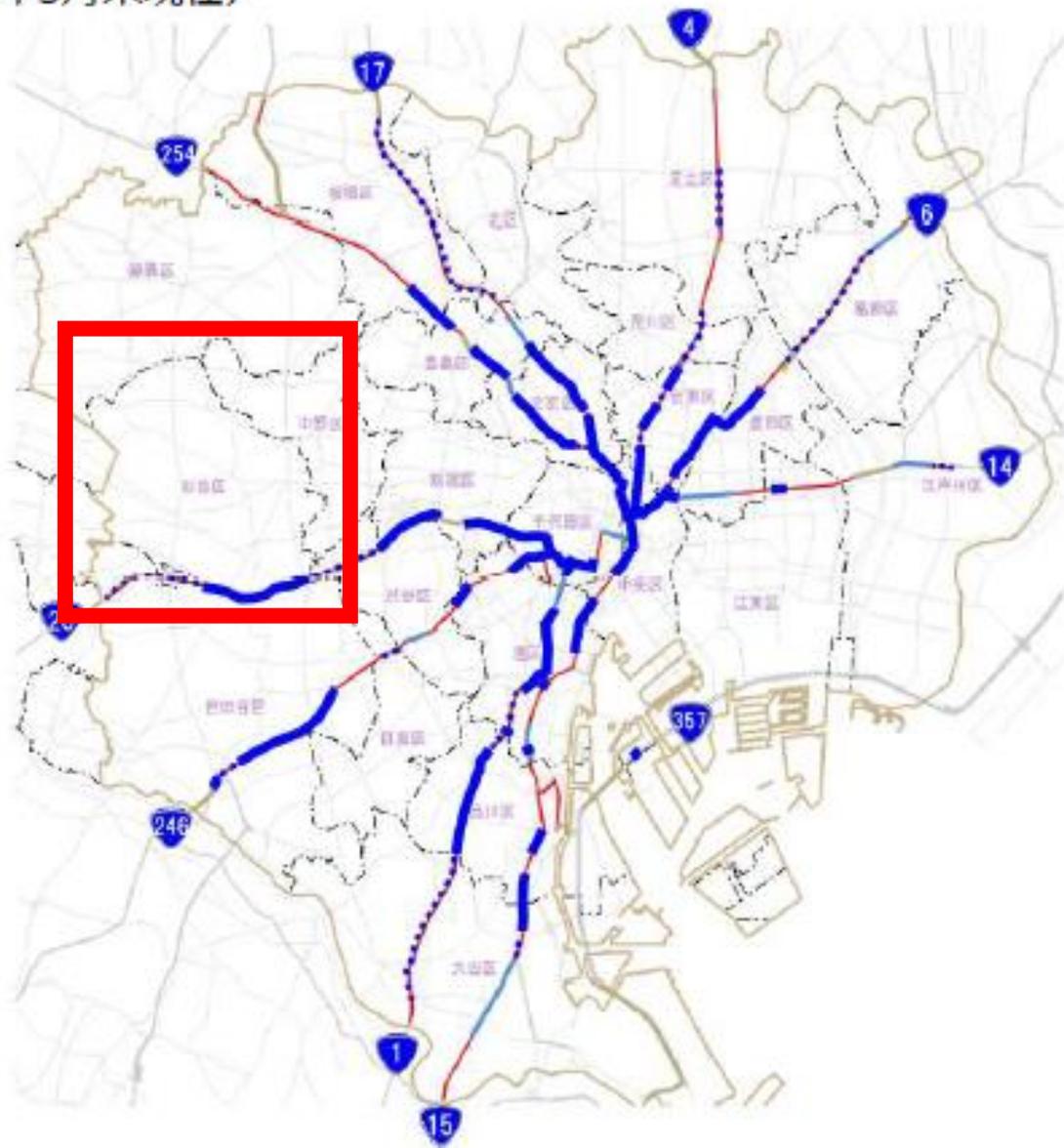
教育委員会からの要望

区立杉森中、高円寺学園、高南中の3校において、令和7年度から放課後の部活動を合同実施する。このことに伴い、生徒が自転車等で学校間を移動することになるため、路線選定を検討



自転車通行空間整備計画路線（国道）

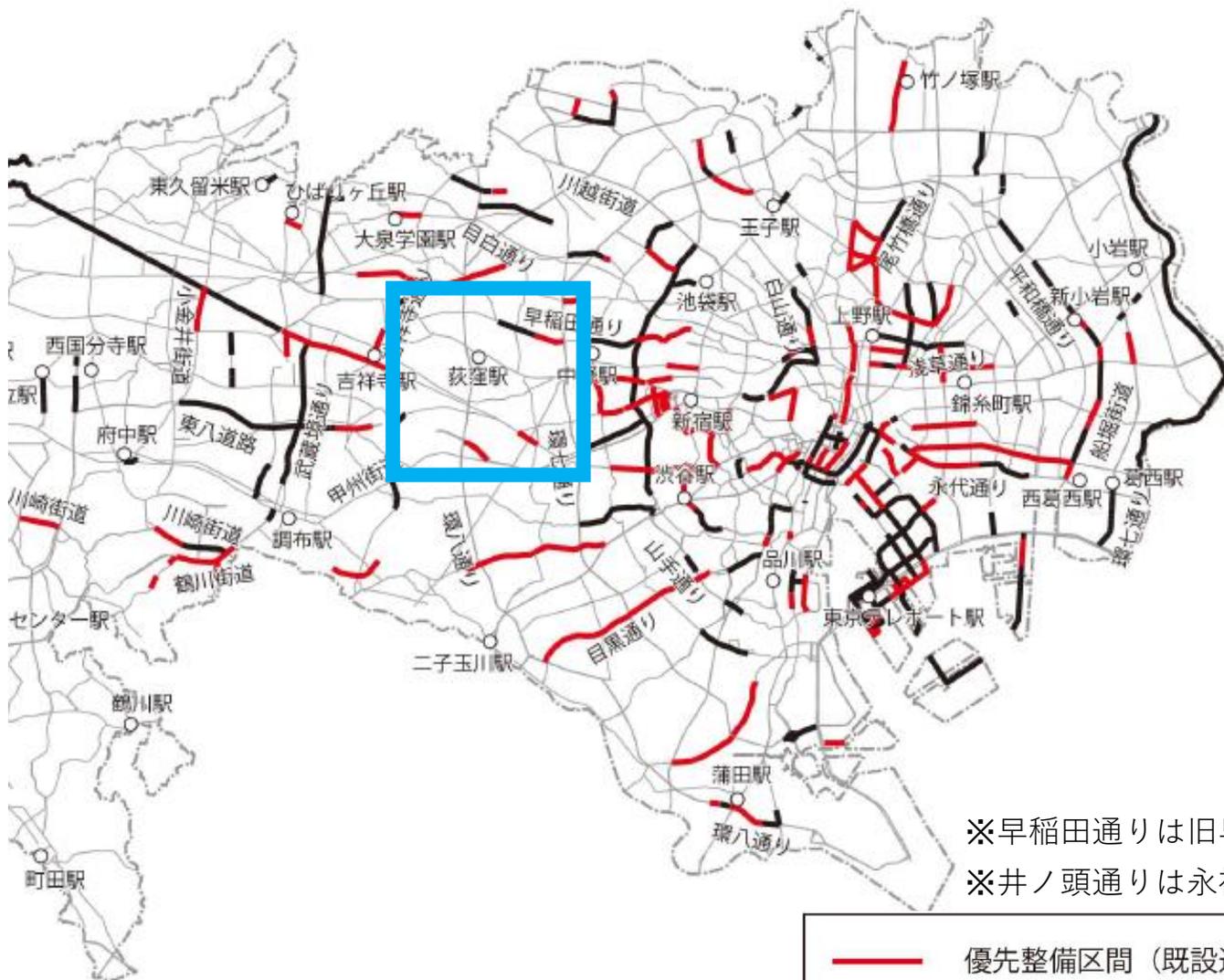
■自転車通行空間整備状況 （令和6年3月末現在）



凡例

—	整備済 約51km	～R1	約17km
		R2	約10km
		R3	約10km
		R4	約5km
		R5	約9km
.....	R6以降（設計中）	約26km	
—	整備検討対象区間		
—	自転車の通行規制区間		
—	道路の拡幅事業等が進行中の区間		

自転車通行空間整備計画路線（都道）



※早稲田通りは旧早稲田通りとの分岐点～中野区まで整備済み

※井ノ頭通りは永福町から方南通りの分岐点まで整備済み

- 優先整備区間（既設道路）及び臨港道路等における自転車通行空間
- 整備済区間（2019年度末）

自転車通行空間整備要請路線（国・都道）

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）

現計画路線：令和7年度整備完了予定
新規計画路線：令和17年度整備完了予定

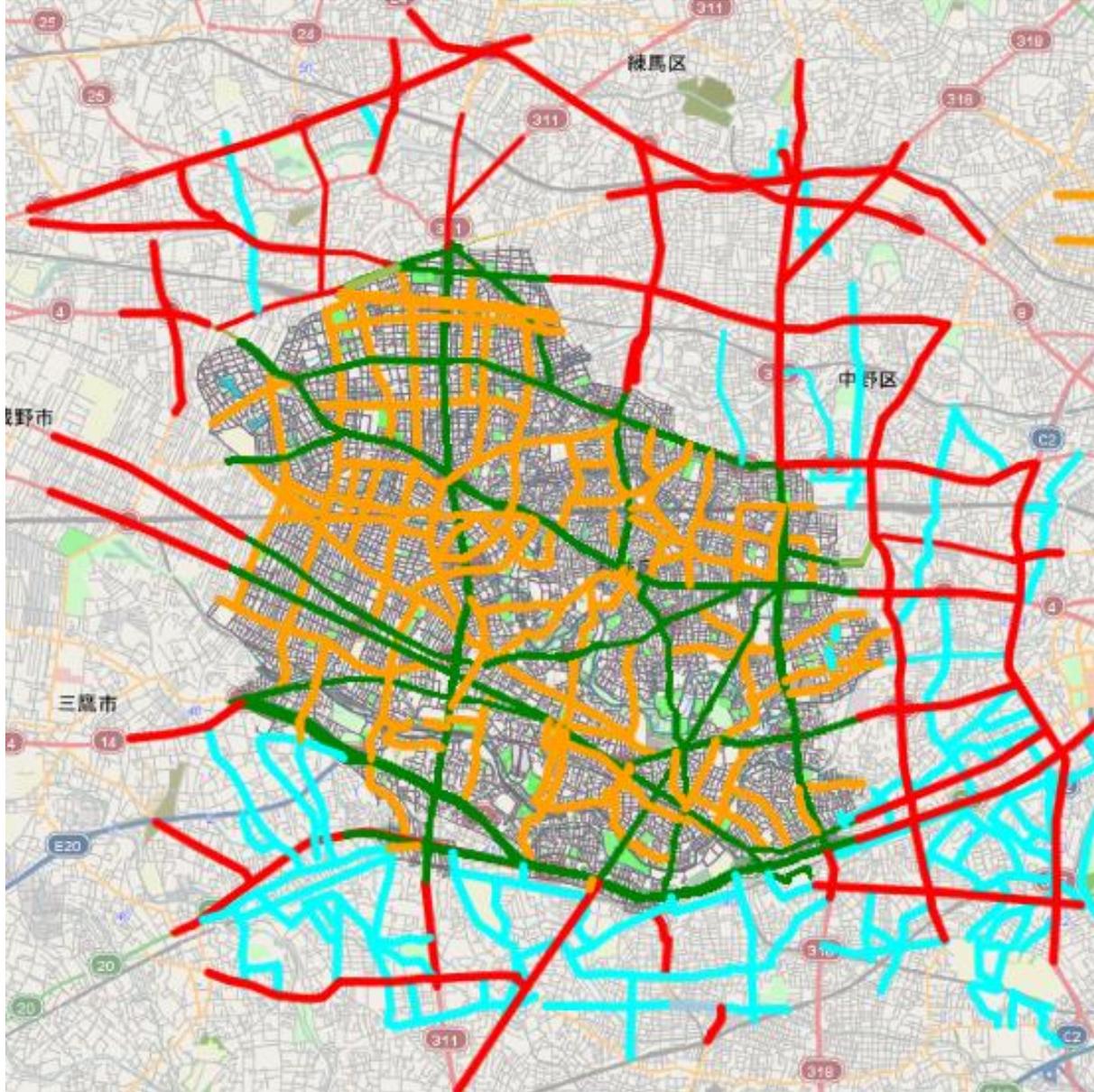
- ・令和17年度に区道の自転車通行空間は整備を完了する計画となっている。
- ・区道だけでは杉並区内のネットワーク路線の連続性を図ることは難しい
- ・ネットワーク路線の連続性を図るためには国道と都道との接続を図る必要がある。
- ・国や都と連携して連続性を高めていく。



目次

- 1 自転車ネットワーク路線及び整備形態等の現状
- 2 自転車ネットワーク路線及び整備形態等の課題
- 3 新規ネットワーク路線素案
- 4 参考資料
- 5 主な論点

参考：近隣自治体ネットワーク路線



- ネットワーク路線(既存+新規)
- 都道・国道
- 都道・国道整備計画路線
- 近隣自治体ネットワーク路線

参考：自転車に関する近年の法改正等の動向

令和5年4月1日 **全ての者に自転車用ヘルメットの着用を努力義務化**

7月1日 **「特定小型原動機付自転車」を新たな車両区分に追加**

8月以降 **杉並区内「普通自転車歩道通行可」標識の廃止・撤去**

令和6年5月24日 **道路交通法の一部を改正する法律の公布**

- ① 携帯電話使用等及び酒気帯び運転の禁止
 - ② **自転車等の安全を確保するための規定の創設**
 - ③ 自転車等への交通反則通告制度（青切符）の適用
- ※ 公布日から2年以内に施行（①は11月1日予定）

7月26日 **道路交通法施行令の一部を改正する政令の公布**

中央線のない生活道路において、最高速度を
60km/hから30km/hへ引き下げ

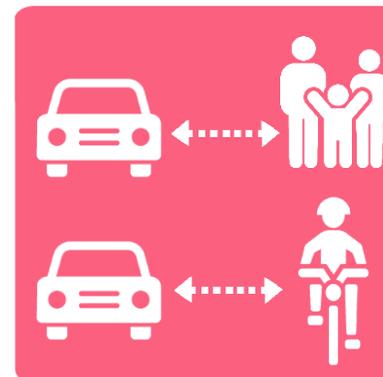
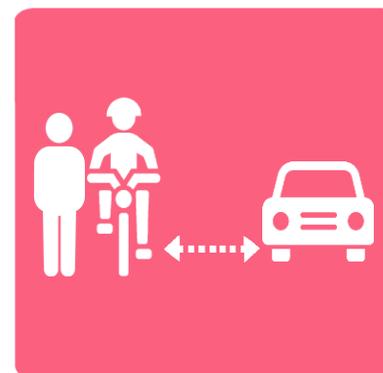
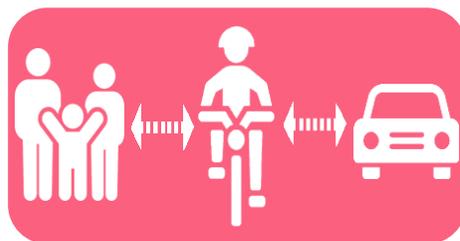
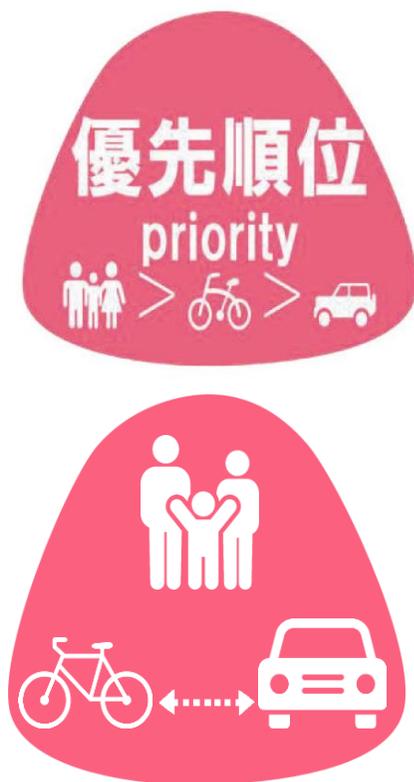
※ 令和8年9月1日施行

区独自のドライバー向け路面標示の実証実験

杉並区自転車活用推進計画（抜粋）

クルマのドライバーに対して、自転車等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。

路面標示のイメージ



大きさ：幅1m程度想定

目次

- 1 自転車ネットワーク路線及び整備形態等の現状
- 2 自転車ネットワーク路線及び整備形態等の課題
- 3 新規ネットワーク路線素案
- 4 参考資料
- 5 主な論点

主な論点

- 生活道路を選定することの妥当性
- 区独自仕様（整備形態A・B）の必要性
- ネットワーク路線の最適な密度
- 国道、都道選定の必要性（優先順位を含め）
- ドライバー向け路面標示のデザイン・設置場所

スケジュール

	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月
第1回懇談会	8月6日						
区政モニターアンケート			←————→				
第2回懇談会				上旬			
自転車ネットワーク路線の決定						↔	
自転車駐車対策協議会（報告）						↔	
活性化協議会（報告）						←————→	