

自転車ネットワーク路線の 再構築（案）

杉並区都市整備部 交通企画担当



目次

- **自転車ネットワーク路線の選定**
 - ・ 第1回懇談会の振り返り
 - ・ 自転車ネットワーク路線の検討
 - ・ 国及び都への整備推進の要請

- **整備形態**
 - ・ 区独自仕様（整備形態A・B）の廃止
 - ・ 細街路における交差点部の整備方法の検討

- **区独自のドライバー向け路面標示の実証実験**
 - ・ 検証方法案

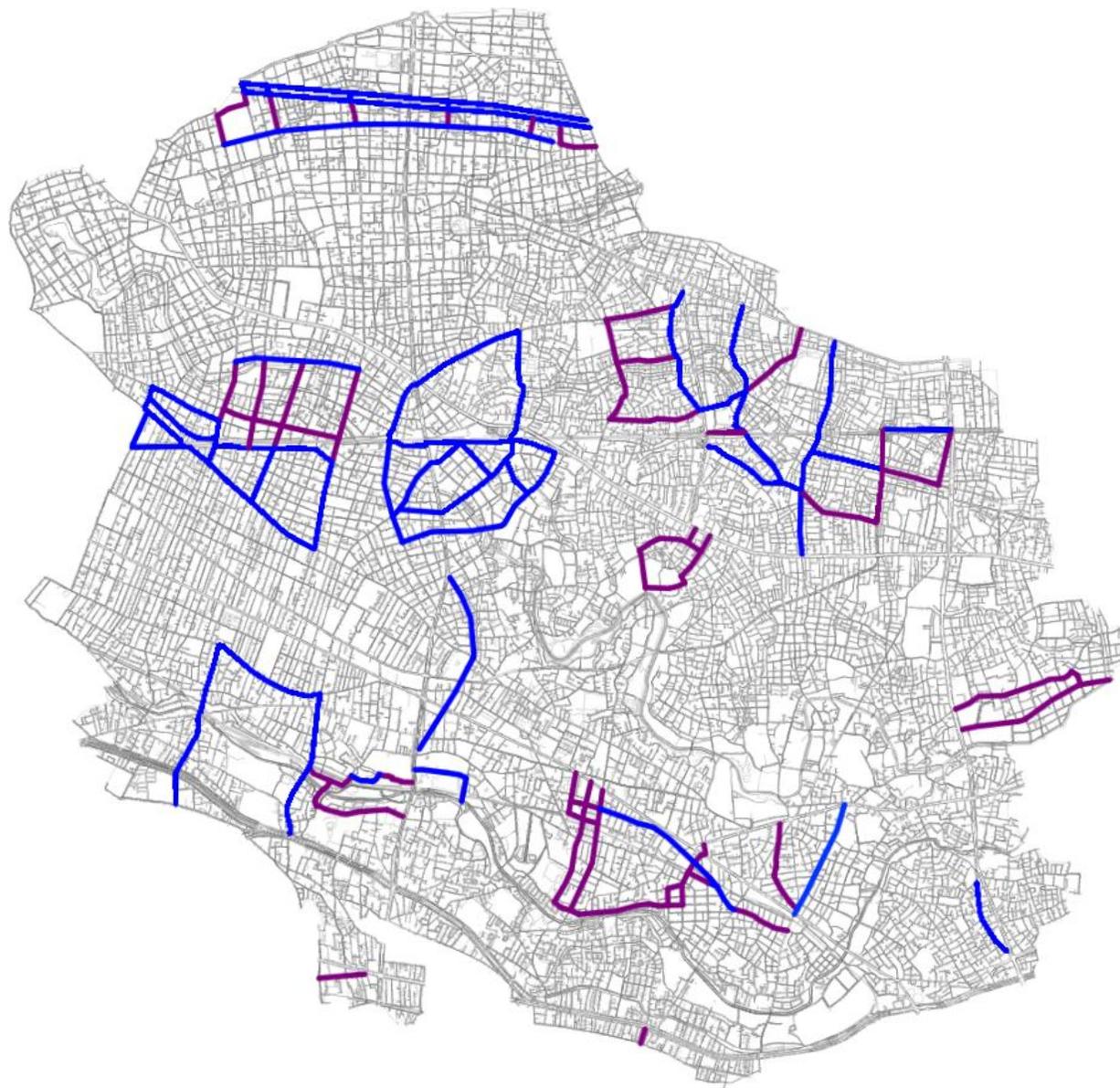
目次

- **自転車ネットワーク路線の選定**
 - ・ **第1回懇談会の振り返り**
 - ・ 自転車ネットワーク路線の検討
 - ・ 国及び都への整備推進の要請

- **整備形態**
 - ・ 区独自仕様（整備形態A・B）の廃止
 - ・ 細街路における交差点部の整備方法の検討

- **区独自のドライバー向け路面標示の実証実験**
 - ・ 検証方法案

第1回懇談会の振り返り (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年度末時点

第1回懇談会の振り返り (ネットワーク路線の選定手順等)

<自転車ネットワーク路線の選定手順>

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)
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

<整備形態の選定方法>

	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)

※ 区道は全て車道混在で整備
 ※ 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 → 整備形態 A 又は B

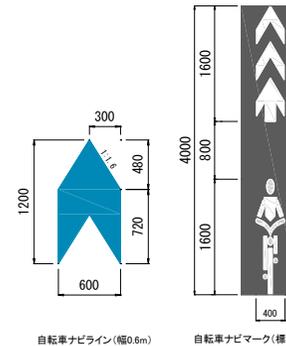
第1回懇談会の振り返り（課題）

【ネットワーク路線】

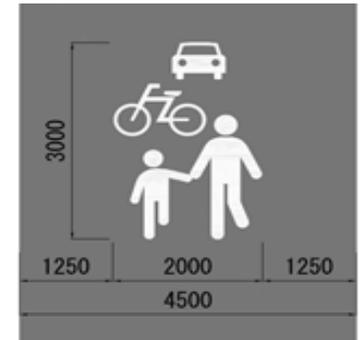
- 現行路線は主に**駅周辺に限定的**
- ネットワークとしての**連続性が不足**
- ネットワークとしての**密度が希薄**

【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**）



整備形態 A



整備形態 B

【その他】

- 自転車関与事故は**増加傾向**（令和3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）

第1回懇談会の振り返り（見直しの方向性）

【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。

第1回懇談会の振り返り (路線選定の考え方・候補路線)

区内全域を対象に自転車利用や自転車関与事故が多い路線をベースとして、信号の整備状況や道路状況のほか、ネットワークとしての連続性を考慮して選定



- 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

第1回懇談会の振り返り (自転車ネットワーク路線素案)

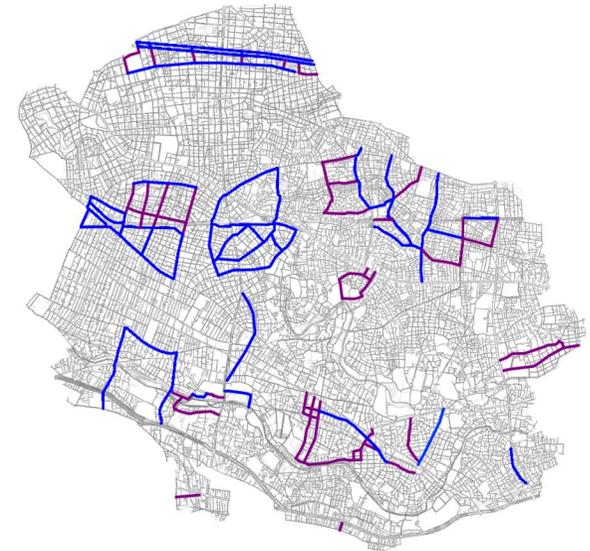


既存計画路線：約44.5km

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)



【参考】 自転車ネットワーク路線の整備効果

第1回懇談会で議論となった自転車ネットワーク路線の整備効果について、ナビマーク・ナビラインを設置した一部の区道の整備前後における順走率の変化の概要は次のとおり。（平成29年度以降、各所で実態調査を実施）

- ・ 調査箇所の8割で順走率が上昇
- ・ 最も整備効果が高かった場所では、順走率が**13.1ポイント**上昇

※平日12時間(7時~19時)における自転車交通量(順走・逆走台数)を調査

<整備効果が高かった上位3か所>

	整備前		整備後		整備効果
	交通量(台数)	順走率(%)	交通量(台数)	順走率(%)	順走率変化
天沼3-19	2267	78.7	1569	91.8	13.1
上井草3-27	345	77.7	563	87.6	9.9
下井草5-23-14	2689	74.2	2289	81.3	7.1

目次

- **自転車ネットワーク路線の選定**
 - ・ 第1回懇談会の振り返り
 - ・ **自転車ネットワーク路線の検討**
 - ・ 国及び都への整備推進の要請

- **整備形態**
 - ・ 区独自仕様（整備形態A・B）の廃止
 - ・ 細街路における交差点部の整備方法の検討

- **区独自のドライバー向け路面標示の実証実験**
 - ・ 検証方法案

自転車ネットワーク路線の検討（路線案）

素案を精査及び区民意見を反映し、路線案を作成



除外路線

- ・幅員が特に狭い区間
(幅員3.5m未満)
- ・急坂を含む区間 など

追加路線

- ・地域で要望のある区間
- ・連続性を向上させる区間 など

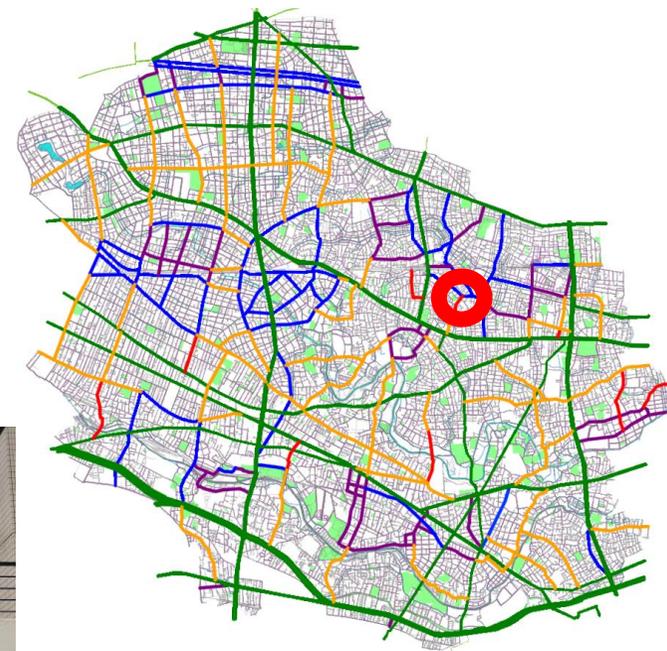
ネットワーク路線(既存+新規)

都道・国道

自転車ネットワーク路線の検討（素案の精査）



【除外路線】 特に狭あいな路線



自転車ネットワーク路線の検討 (素案の精査)



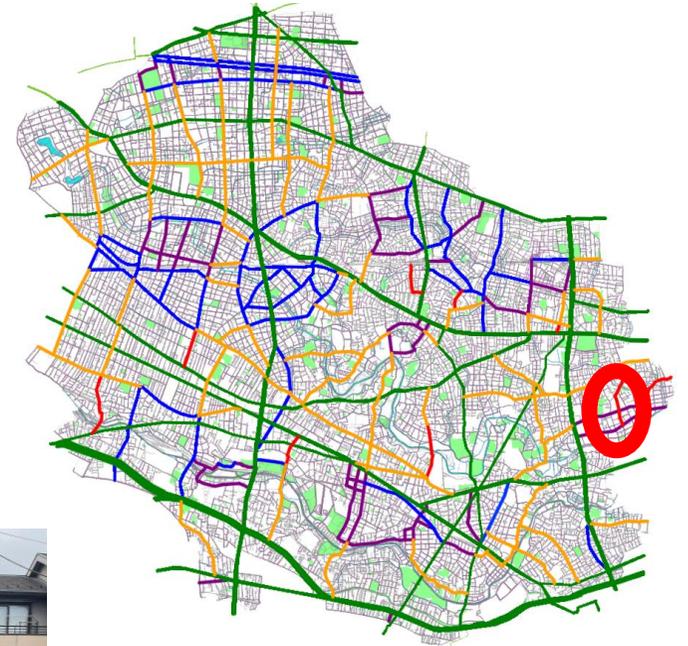
【除外路線】 特に狭あいな路線



自転車ネットワーク路線の検討（素案の精査）

【除外路線】 特に狭あいな路線

道路幅員3.3mの箇所があるため除外



自転車ネットワーク路線の検討 (素案の精査)



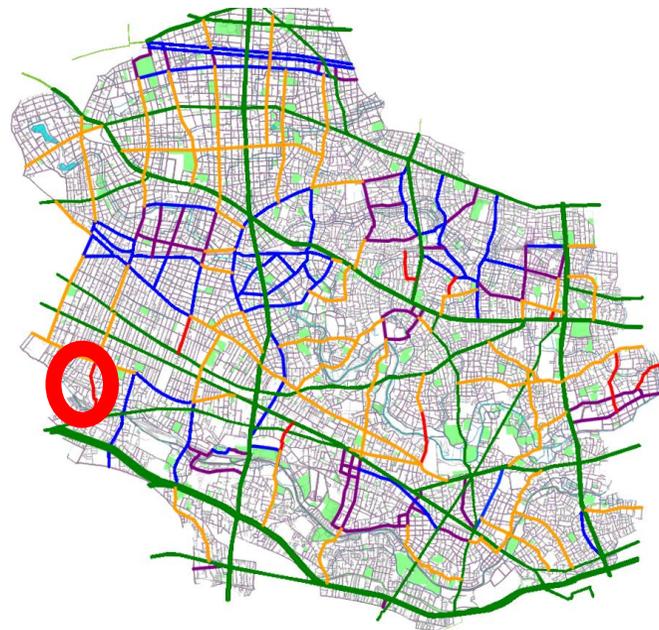
【除外路線】 特に狭あいな路線



自転車ネットワーク路線の検討（素案の精査）



【除外路線】急坂の路線



自転車ネットワーク路線の検討（素案の精査）



【追加路線】 連続性確保

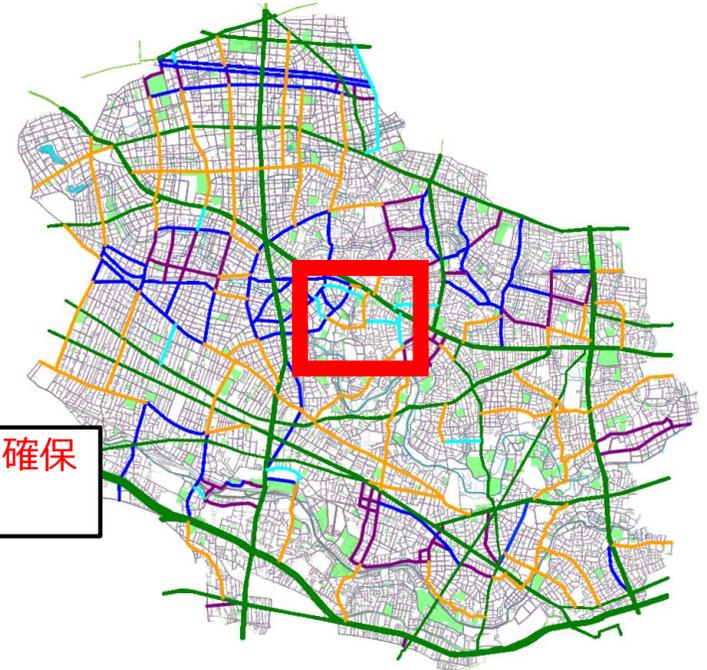


南北の連続性確保のため
追加する路線

自転車ネットワーク路線の検討 (素案の精査)



【追加路線】 連続性確保等



自転車ネットワーク路線の検討（区民意見の反映）

各地域におけるまちづくりのオープンハウスと合わせて区民意見を聴取

- ・西武線沿線 下井草地域 7/27（土）
- ・中央線沿線 阿佐ヶ谷地域 7/28（日）
- ・井の頭線沿線 富士見丘地域 10/26（土）、10/28（月）



<下井草地域>



<阿佐ヶ谷地域>



<富士見丘地域>

自転車ネットワーク路線の検討（区民意見の反映）

【主な意見】

- ・ 矢羽根の意味を区民にしっかりと説明してから設置すべき。（80代）
- ・ 生活道路に矢羽根は必要ないのでは。（40代）
- ・ 矢羽根があると安心感がある。増やすのは良いこと。（40代）
- ・ そもそも道が狭いため、矢羽根よりも道路拡幅が必要（40代）
- ・ 矢羽根あった方が良い。
子乗せ自転車を運転している保護者は逆走する人が多い。（40代）
- ・ 右折時にショートカットする人が多い。
「止まれ」の標識で止まらない人がいる。（70代）
- ・ 矢羽根があると車道を通行しても良いと思える。（20代）
- ・ 矢羽根は自分が車を運転するときに意識する。（70代）
- ・ 車に意識してもらうために矢羽根はあった方が良い。
自分は車が通らないところを自転車で通行するようにしている。（20代）

※ 上記のほか、具体的な選定路線に対する意見あり。

自転車ネットワーク路線の検討（その他の区民意見）

区政モニターアンケートの実施

実施期間：10/16(水)～10/31(木)

調査対象：区政モニター200名

設問数：7問（自転車ネットワーク路線関係）

※ 区立自転車駐車場と公共交通の利用促進のアンケートと合わせて実施。結果集計中

<主な設問>

問：自転車ナビマークやナビラインを道路に設置する目的を知っていましたか。

問：自転車で移動するとした場合、自転車ナビマーク等に従って通行しようと思えますか。

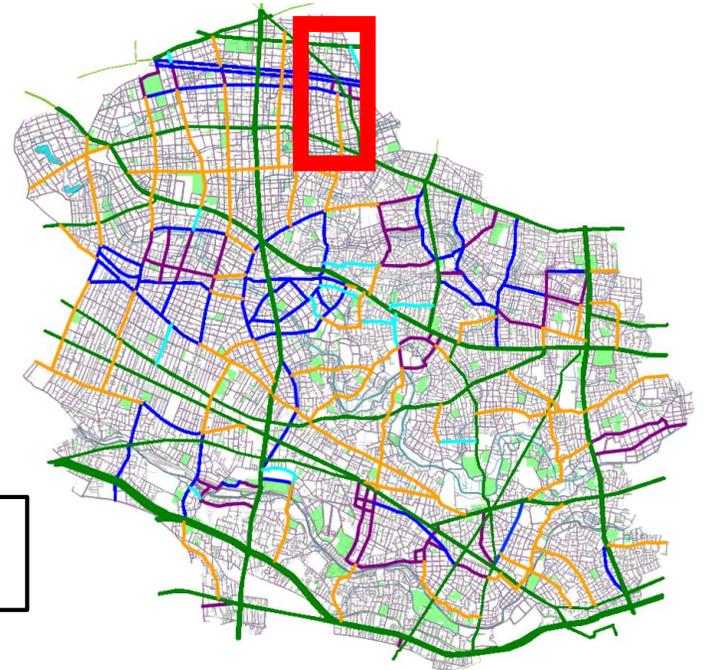
問：自転車ナビマーク等を区内に増やしていった方がよいと思えますか。

問：自転車ナビマークやナビラインが整備されることで自転車に乗りやすいまちにつながると思えますか。

自転車ネットワーク路線の検討（区民意見の反映）



下井草地域での聞き取りにおいて要望があった路線



自転車ネットワーク路線の検討（区民意見の反映）



自転車ネットワーク路線の検討（区民意見の反映）



自転車ネットワーク路線の検討（路線案）

素案を精査及び区民意見を反映し、路線案を作成



除外路線

- ・幅員が特に狭い区間
(幅員3.5m未満)
- ・急坂を含む区間 など

追加路線

- ・地域で要望のある区間
- ・連続性を向上させる区間 など

ネットワーク路線(既存+新規)

都道・国道

自転車ネットワーク路線の検討（路線案）



(区道)

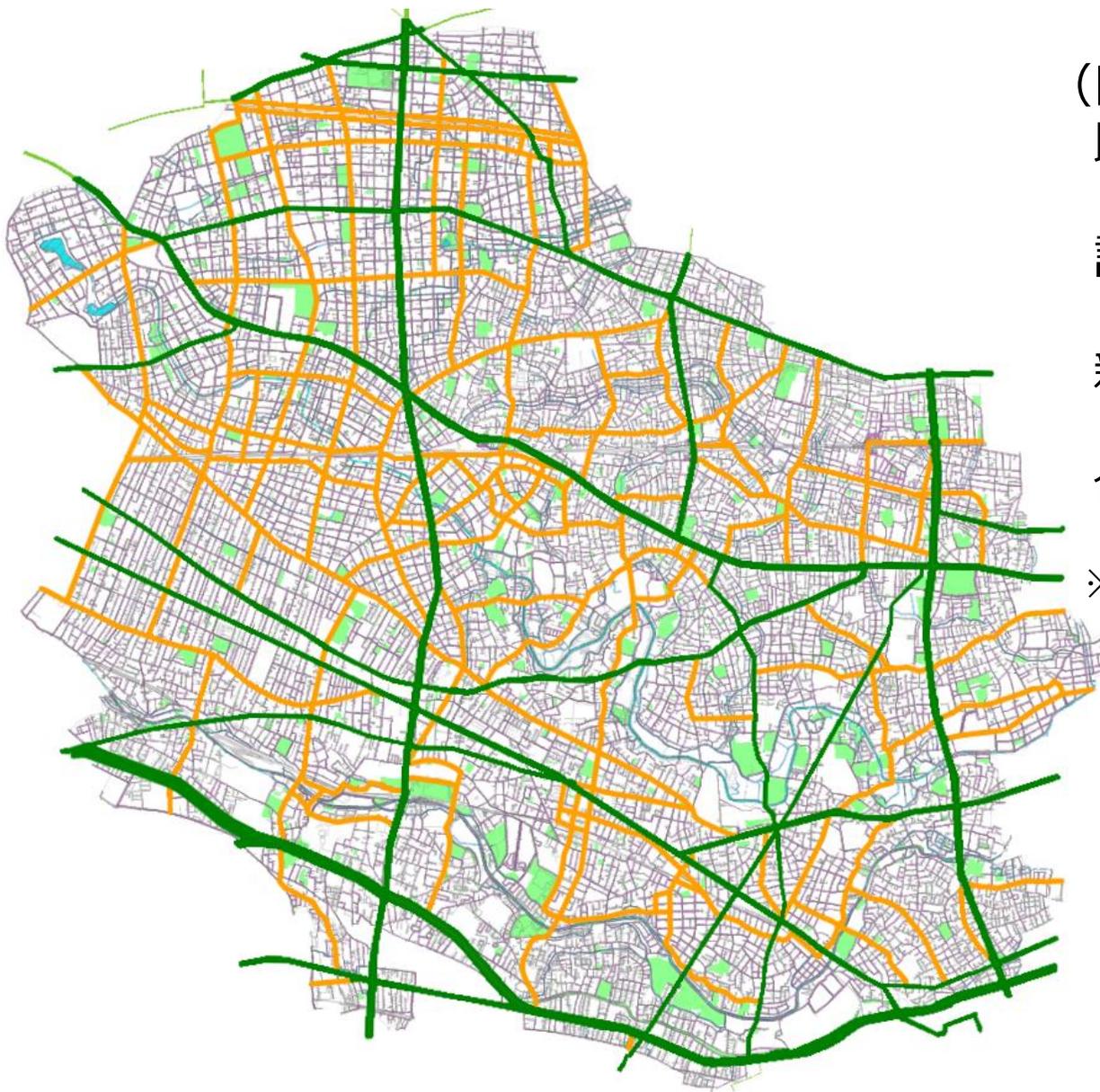
新規計画路線長：約51.6km

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案
- 現ネットワーク路線
- 都道・国道

自転車ネットワーク路線の検討（路線案）



(区道)

既存計画路線：約44.5km※

計画外整備済延長：約2.2km

新規計画路線 約51.6km

合計 約98.3km

※既存計画路線延長については精査中

— ネットワーク路線(既存+新規)

— 都道・国道

目次

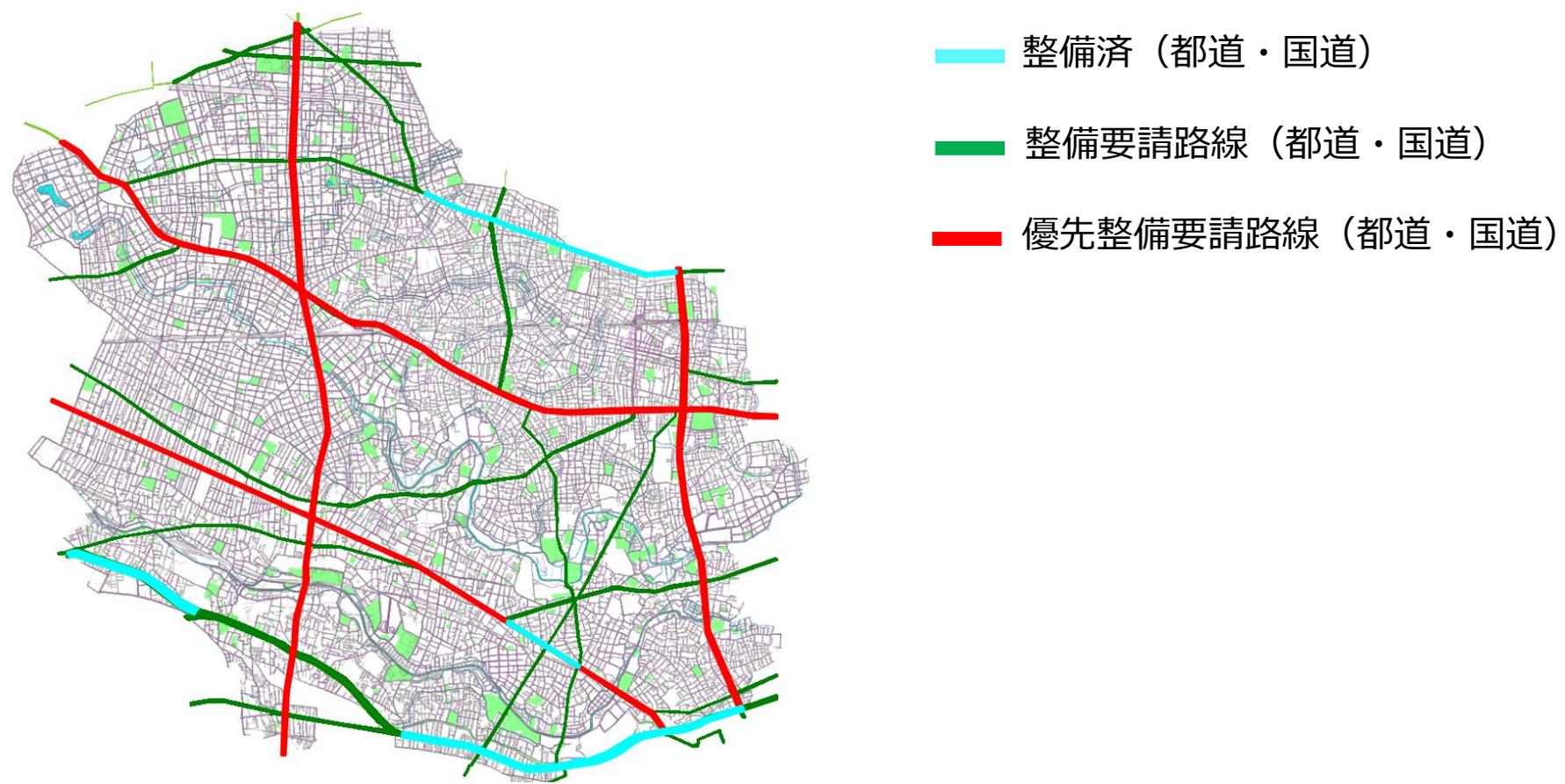
- **自転車ネットワーク路線の選定**
 - ・ 第1回懇談会の振り返り
 - ・ 自転車ネットワーク路線の検討
 - ・ **国及び都への整備推進の要請**

- **整備形態**
 - ・ 区独自仕様（整備形態A・B）の廃止
 - ・ 細街路における交差点部の整備方法の検討

- **区独自のドライバー向け路面標示の実証実験**
 - ・ 検証方法案

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。



目次

- **自転車ネットワーク路線の選定**
 - ・ 第1回懇談会の振り返り
 - ・ 自転車ネットワーク路線の検討
 - ・ 国及び都への整備推進の要請

- **整備形態**
 - ・ **区独自仕様（整備形態A・B）の廃止**
 - ・ 細街路における交差点部の整備方法の検討

- **区独自のドライバー向け路面標示の実証実験**
 - ・ 検証方法案

区独自仕様（整備形態A・B）の廃止

- 車道混在の本来の考え方（車は通行時に矢羽根を踏んでもよい）を踏まえ、道路幅員にかかわらず、国のガイドラインに基づく標準仕様で整備する。

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）】

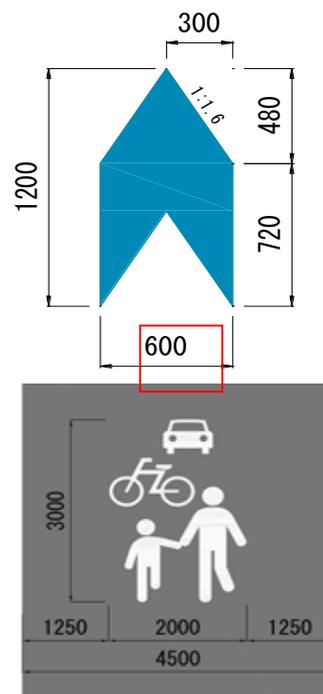
対象：幅員5.0～6.0m未満

（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

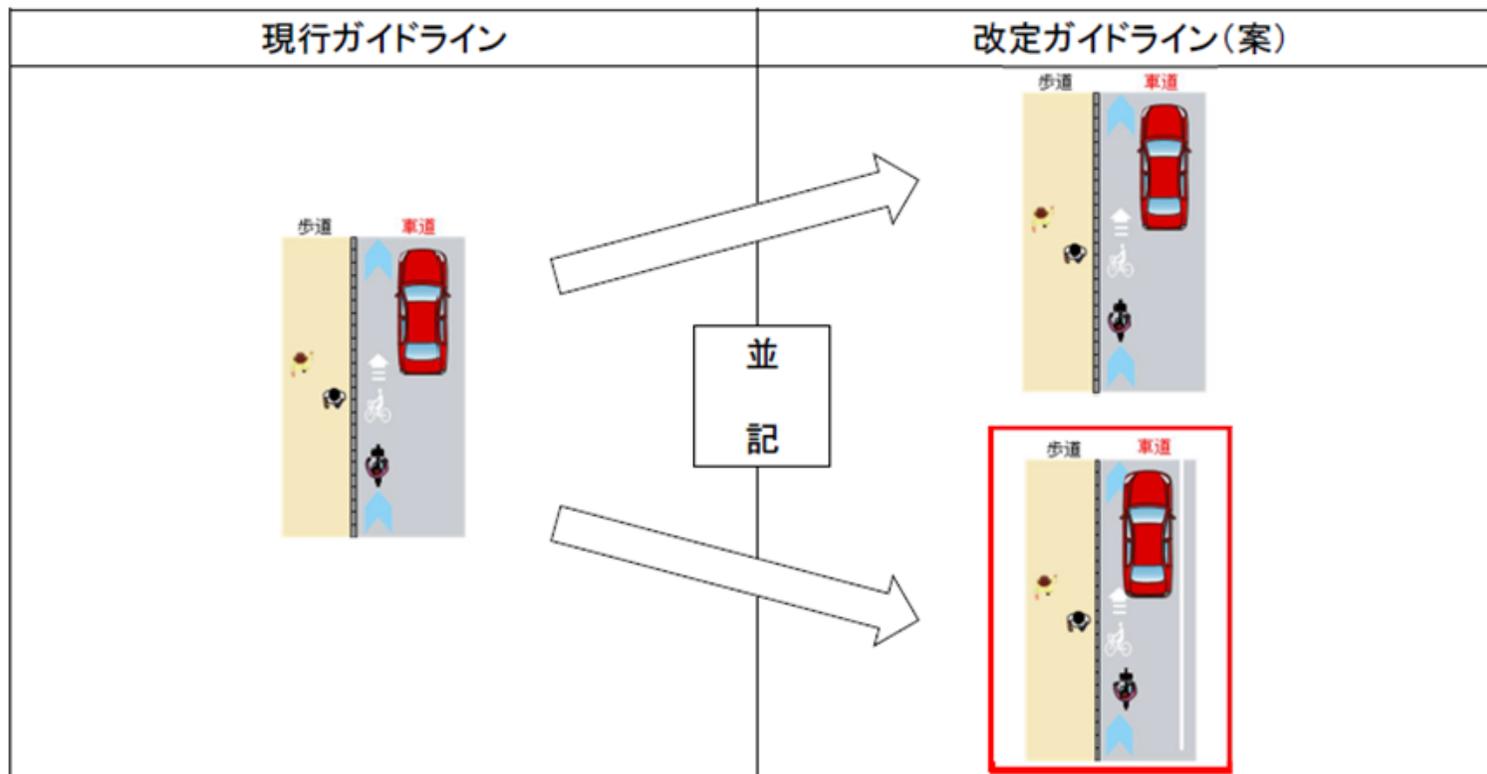
整備：外側線が設置できない道路では、
道路空間における**優先順位を示す**

路面標示を整備 ※整備形態Bの整備実績はなし



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

- **自転車ネットワーク路線の選定**
 - ・ 第1回懇談会の振り返り
 - ・ 自転車ネットワーク路線の検討
 - ・ 国及び都への整備推進の要請

- **整備形態**
 - ・ 区独自仕様（整備形態A・B）の廃止
 - ・ **細街路における交差点部の整備方法の検討**

- **区独自のドライバー向け路面標示の実証実験**
 - ・ 検証方法案

細街路における交差点部の整備方法の検討

細街路同士の交差点部（特に非優先道路側がネットワーク路線となる場合）のナビラインの整備については、交差点部のカラー舗装整備等を含め、現場実態に合わせて整備方法を検討していく。



場所：高円寺南5丁目

目次

- **自転車ネットワーク路線の選定**
 - ・ 第1回懇談会の振り返り
 - ・ 自転車ネットワーク路線の検討
 - ・ 国及び都への整備推進の要請

- **整備形態**
 - ・ 区独自仕様（整備形態A・B）の廃止
 - ・ 細街路における交差点部の整備方法の検討

- **ドライバー向け路面標示の実証実験**
 - ・ 検証方法案

ドライバー向け路面標示の実証実験（検証方法案）

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。

<実証実験の目的>

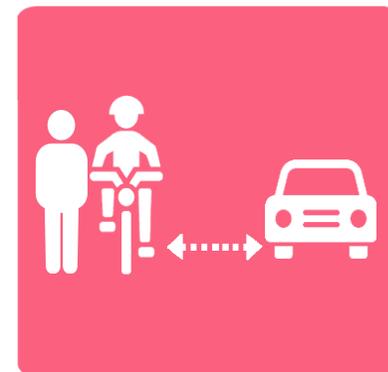
自転車とのすれ違い時の**クルマの速度抑制**

自転車とのすれ違い時の**自転車とクルマの離隔の確保**

路面標示のイメージ



第1回懇談会時点案【参考】



ドライバー向け路面標示の実証実験（検証方法案）

<検証方法案>

電柱、街路灯等に設置可能なビデオカメラを用いて、実証実験の実施前・実施中の交通状況を撮影する。撮影した映像から、以下項目を検証する。

- ・ 自転車とのすれ違い時のクルマの速度変化
- ・ 自転車とのすれ違い時の自転車とクルマの離隔距離の変化



ビデオカメラ設置例

今後のスケジュール

	10月	11月	12月	1月	2月	3月
区議会への報告（路線案）		11/28				
WEBアンケート（路線案）			↔			
自転車ネットワーク路線の決定 自転車活用推進計画の修正						●

- ・WEBアンケート
区ホームページ上で路線案についてアンケートを実施
実施期間：12/1(日)～12/20(金)

※ドライバー向け路面標示の実証実験は、令和6年度中にデザインを作成し、令和7年度以降に区道上で実証実験を行う。