

杉並区 自転車活用推進計画

令和6（2024）～令和12（2030）年度



「ちょっとした移動」の変化が、
人とまちの笑顔につながる。

自転車のよいところ



環境にやさしい

空気を汚しません



移動がスムーズ

自分のペースで自由に移動できます



健康的

運動不足を解消できます



省スペース

クルマと比べてスペースをとりません



経済的

移動に費用はかかりません



災害時に
移動できる

ガソリンや電気がなくても移動できます



移動が静か
振動が少ない

まちが静かになります



楽しい・爽快

まちなみの美しさや風を感じられます

「杉並区自転車活用推進計画」の策定に当たって

私たちの身近な危機となっている地球温暖化に歯止めをかけ、持続可能な社会へ転換を図ることは、人類全体にとって最も重要な課題の一つとなっています。そのような中、区では、令和3年11月に「ゼロカーボンシティ」を宣言し、脱炭素化へ果敢に挑む姿勢のもと、あらゆる分野で連携して取組を一層強化しているところです。

私は、今後の区政においては、区民一人ひとりがまちづくりを自分事として捉えることが重要だと考えており、まちづくりのツールとして、自転車の有効性に注目しています。近年、自転車は、環境負荷がなく、まちを静かに移動できて健康増進に効果があることなどから、世界中の都市や国内各都市において、自転車を基軸としたまちづくりの機運が高まっています。

区としては、これまで交通安全の確保や放置自転車の解消等に向けて、自転車の通行空間や駐車場の整備に加え、自転車安全利用講習会を開催するなど、ハード・ソフト両面において、「対策」を軸に取り組んでまいりました。

私は、令和4年7月の区長就任以降「杉並区を23区で一番自転車が乗りやすいまちにしたい」と申し上げています。それは、脱炭素化に向け、将来の都市交通において、ますます自転車の重要度が増す中で、区民が自ら前向きに生活の質を高めていくことができる、自転車を愛する文化をこの杉並区で創っていきたいと考えているためです。そのため、昨年度改定した杉並区まちづくり基本方針や、同時に策定した杉並区地域公共交通計画において、人に優しい道づくりや「クルマ中心」から「人中心」の都市交通への転換に関する施策・取組を位置付け推進してきたところです。

本計画では、これまでの自転車「対策」に加え、新たに「活用」する視点に立ち、気軽に乗ることができて健康づくりにも資する自転車の利用を促す取組等をお示しし、挑戦的な目標を設定しております。また、区民や事業者の皆様には自転車のメリットが具体的に伝わるよう、既存の行政計画の「読む計画書」から転換し、見やすく分かりやすい「見る計画書」として構成いたしました。

将来世代の持続可能な明るい未来のために、まさに今がまちづくりの転換点です。区民が「生涯にわたって移動できる自由」を権利として保障するため、歩行者にも自転車にも優しい、健やかでゼロカーボンな都市空間のデザインに取り組んでまいりますので、区民や事業者の皆様におかれましては、ぜひ積極的に自転車をご活用ください。

結びに、本計画の策定にご協力いただいた区民をはじめとする全ての皆様に心より感謝申し上げますとともに、自転車フレンドリーなまちづくりの推進に、今後ともご理解、ご協力をいただきますようお願い申し上げます。

令和6年3月

杉並区長
岸本 聡子



■ 計画策定の背景

自転車は、最も身近で手軽な移動手段として、生活の様々な場面で利用されています。一方で、自転車利用者のルール違反に伴う交通事故の発生や放置自転車等の課題があり、区はこれまで様々な対策を推進してきました。

そうした中、平成 29（2017）年 5 月 1 日に自転車活用推進法が施行されました。この法律では、自転車による交通は「公共の利益の増進に資するものである」と基本的な考えを示しています。また、環境にやさしく、災害時に速やかに移動することができて、国民の健康増進に効果があるなど、改めて自転車の価値を見直しています。

区では、令和 3（2021）年 11 月の「ゼロカーボンシティ宣言」に伴う温室効果ガスの排出量削減をはじめとして、確実に起きる災害への備えや健康寿命の伸長に伴う「人生 100 年時代」への対応など、デジタル変革を推進しつつ「クルマ中心」から「人中心」の持続可能で包摂的な都市交通へ転換することが求められています。

そのため、これまでのような自転車の諸課題への対応にとどまらず、クルマから自転車への利用転換の促進や、限りある道路空間を自転車とクルマが譲り合う風土を醸成するなど、“自転車フレンドリー”なまちづくりを行うことが必要です。これらの取組によって、人と環境にやさしい自転車を最大限活用し、歩行者をはじめとして誰もが気軽に安心して移動できる環境を発展・定着させて、次世代に引き継いでいくことが重要です。

以上を踏まえ、区における自転車の活用を一層推進するため、杉並区自転車活用推進計画を策定することとします。

■ 計画の目的

この計画は、交通の安全の確保を図りつつ、区民や事業者に自転車の価値や魅力を伝え、これまで以上に自転車を活用していくことを目的としています。

■ 基本方針

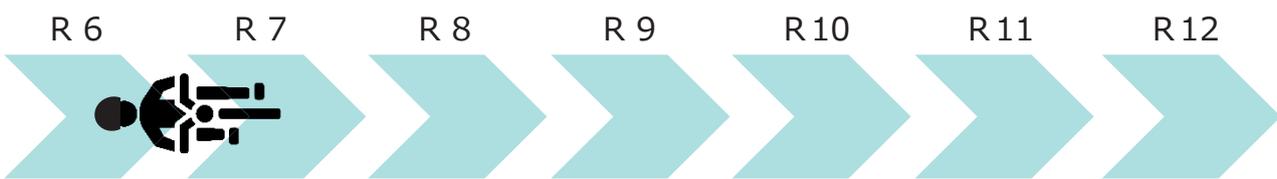
自転車の**魅力**に気づき、**活用**し、まちとわたしの**未来**を創る

この基本方針には、自転車の魅力に改めて気づいて活用することによって、地球環境にやさしく健康的な生活などにつなげ、杉並区にとっても区民にとっても、より豊かな未来を創造していくという想いが込められています。

■ 計画期間

計画期間は、令和6（2024）から12（2030）年度までの7年間とします。
今後、社会の状況や自転車を取り巻く環境等が変化した場合には、計画期間中であっても見直しを行います。

令和**6**（2024）～**12**（2030）年度 【7年間】



■ 主な関連計画との関係

計画	R 6 2024	7 2025	8 2026	9 2027	10 2028	11 2029	12 2030
杉並区総合計画	→						
杉並区まちづくり基本方針	→						
杉並区地域公共交通計画	→						
自転車活用推進計画（区）	→						
自転車活用推進計画（国）	→						
自転車活用推進計画（都）	→						

■ 計画の対象区域

杉並区全域を対象とします。

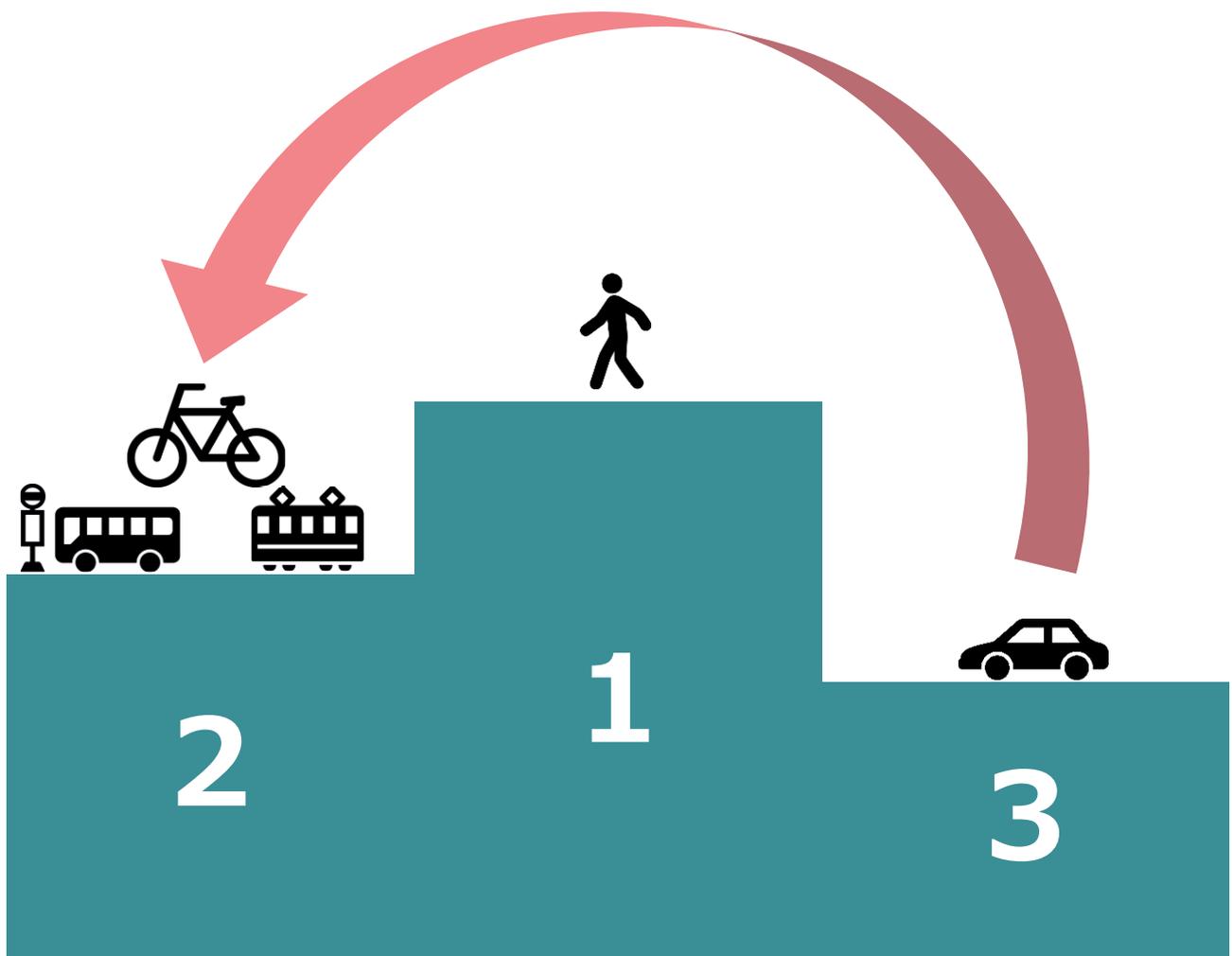
■ 交通の優先順位

自転車を活用する様々なメリットや「クルマ中心」から「人中心」の観点を踏まえると、交通手段は「徒歩」→「自転車・公共交通」→「クルマ」の順に選択することが地球環境にやさしく、健康増進にも望ましい行動です。

そのため、区では、区民・事業者が自転車を利用したいと思えるように、交通ルールの周知・徹底、自転車で快適に移動できる通行空間の整備、自転車駐車場の確保等に努めます。

約**5** km未滿の近距離の移動では、「ちょっとそこまで」とクルマを利用するのではなく、できるだけ**自転車や公共交通を利用**してください。

お出かけの際は、天気や体調に合わせて、自転車と公共交通を使い分けて（移動手段を最適に組み合わせて）、かしこく、快適に移動しましょう。



■ 目標

この計画の基本方針に基づき、**5**つの目標を設定しました。
これらの目標を令和 12（2030）年度までに達成することを目指して、様々な取組を推進します。

■ 5つの目標

魅力

自転車の多面的な価値や魅力が区民・事業者に広く浸透しています。

快適

自転車で楽しくスムーズに移動しています。

便利

様々な機会・場面で自転車を便利に利用しています。

安全

自転車を利用する人もそれ以外の人も安全・安心に移動しています。

備え

いざというときの移動手段として自転車を利用できる環境が整っています。

■ 自転車フレンドリープロジェクト

区では、自転車を安全・安心に楽しく利用できる環境づくりを目指して、

「自転車フレンドリープロジェクト」(自転車F P)を展開します。

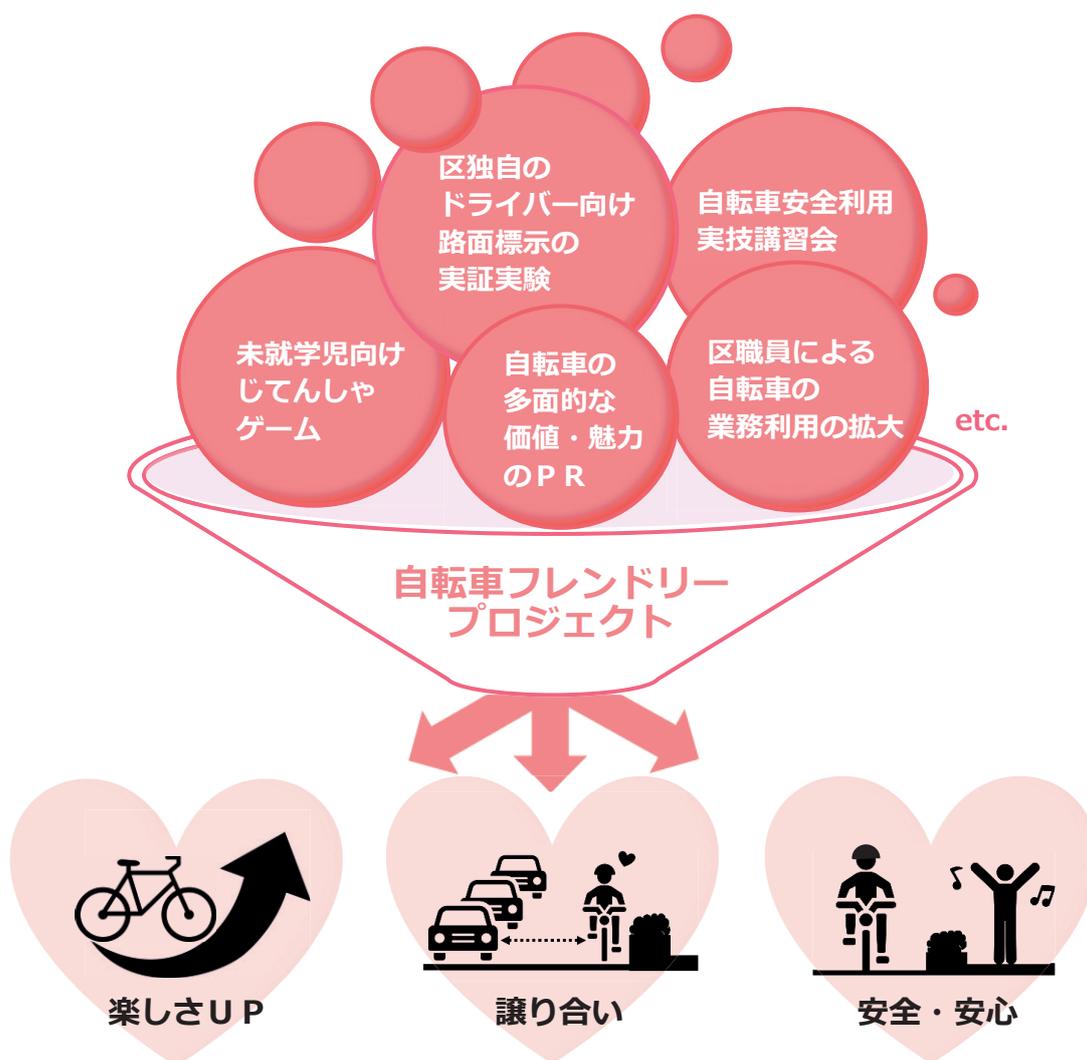
自転車F Pでは、主に2つの視点で様々な取組を一体的に推進することで、より大きな効果を生み出していきます。

視点1 自転車の価値・魅力の見える化

自転車の多面的な価値や魅力を区民・事業者に広くPRします。

視点2 自転車が愛され、譲り合う風土の醸成

自転車が歩行者やクルマのドライバー等から受け入れられて、限りある道路空間を譲り合う風土の醸成に区民等と共に取り組みます。



■自転車フレンドリープロジェクトのロゴマーク

自転車F Pの取組をより多くの方に広げていくため、ロゴマークをつくりました。今後、様々な機会でこのロゴマークを活用し、自転車F PをPRしていきます。



自転車 フレンドリー プロジェクト

BICYCLE FRIENDLY PROJECT

■ロゴマークの説明

全体

ロゴマークは、自転車をイメージしています。

緑色の部分：フレーム（ハンドル、サドル等）

桃色の部分：タイヤ

各部

フレームは、プロジェクト名の頭文字FとPを組み合わせて表現しています。

FとPが手を取り合うことで、自転車が多くの方に受け入れられているさまや、譲り合いの風土づくりに区民等と取り組むさまを表現しています。

タイヤは、無限マーク（∞）で表現しています。この無限マークは、「持続可能な社会」や「自転車の価値・魅力」、「人とのつながり」を表現しています。

色合い等

色合いは、緑色と桃色で「みどりの豊かさ」や「思いやり、優しさ」を表現しています。また、丸みのある形とすることで、親しみやすさや楽しさを表現しています。

快 適

自転車で楽しくスムーズに移動しています。



■ 現状・課題

- 区政モニターアンケートによると、「杉並区は、自転車に乗りやすいまちだと思う」と回答した区民は、約3人に1人にとどまっています。
- 区政モニターアンケートによると、区内を自転車で通行しているときに、自分に対して「クルマのドライバーが配慮して運転してくれていると思う」と回答した区民は約半数です。自転車が安心して通行できるようにするため、クルマのドライバーの協力を得ることが課題となっています。
- 自転車通行空間^{※1}が整備されていない道路は、自転車利用者とクルマのドライバー双方にとって、自転車が通行すべき場所が分かりにくい状況です。

■ 取組の方向性

- **クルマのドライバーが自転車に思いやりある運転を心がけるよう周知・啓発します。**
- **自転車通行空間の整備を加速化します。**
- **一部地域に限定していた自転車ネットワーク路線^{※2}の対象エリアを区内全域に広げる、「自転車ネットワーク路線の再構築」を行い、新たな路線を選定します。**
- **歩行者等が安全・安心に歩道を通行できる環境づくりを推進します。**
- **自転車が歩行者やクルマのドライバーから愛される環境づくりを行います。**

■ 指標

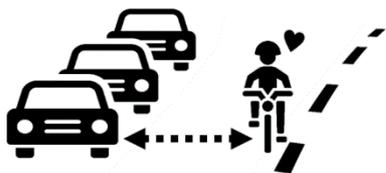
杉並区は自転車に乗りやすいまちだと思える区民の割合



測定方法：区政モニターアンケート

現状値（令和4（2022）年度）	33.9%
中間値（令和8（2026）年度）	49.5%
目標値（令和12（2030）年度）	70%

区内を自転車で通行しているときに、クルマのドライバーが自分に配慮してくれていると思う区民の割合



測定方法：区政モニターアンケート

現状値（令和4（2022）年度）	54%
中間値（令和8（2026）年度）	65.1%
目標値（令和12（2030）年度）	80%

自転車ネットワーク路線（区道）の整備延長



測定方法：実績

現状値（令和4（2022）年度）	30.33km
中間値（令和8（2026）年度）	44.5km
目標値（令和12（2030）年度）	検討

歩道がある場合に車道（左側）を通行する区民の割合



測定方法：区政モニターアンケート

現状値（令和4（2022）年度）	49.5%
中間値（令和8（2026）年度）	60.4%
目標値（令和12（2030）年度）	75%

普段利用する駅周辺に不満を感じている区民のうち、その理由として「自転車利用者が交通ルールを守っていない（マナーが悪い）」を選択する区民の割合[※]



測定方法：区民意向調査

現状値（令和4（2022）年度）	11.7%
中間値（令和8（2026）年度）	現状値より低い数値を目指す
目標値（令和12（2030）年度）	中間値より低い数値を目指す

※ 各期間の平均値（現状値：令和元～4年度 中間値：令和5～8年度 目標値：令和9～12年度）

■ 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。

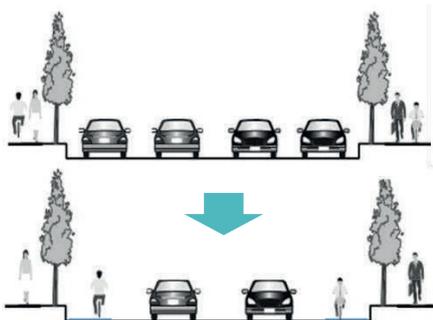
新規

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

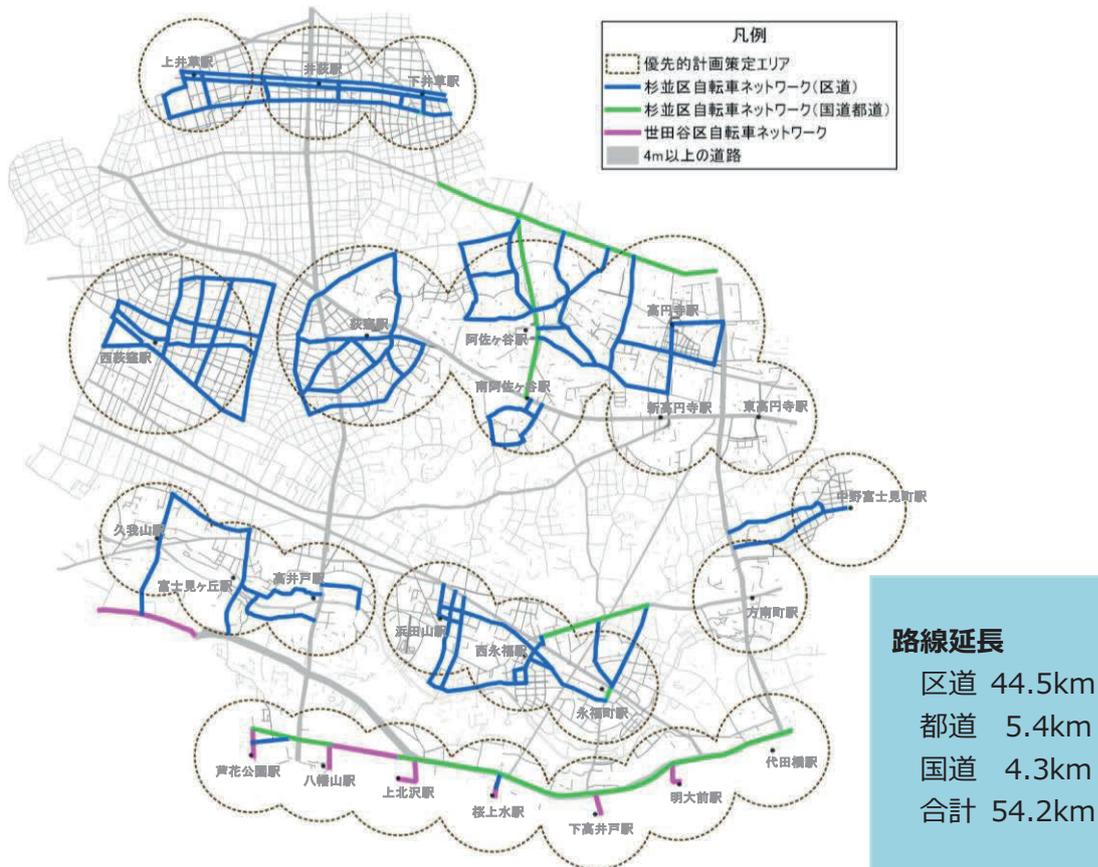
自転車ネットワーク路線の追加・除外

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

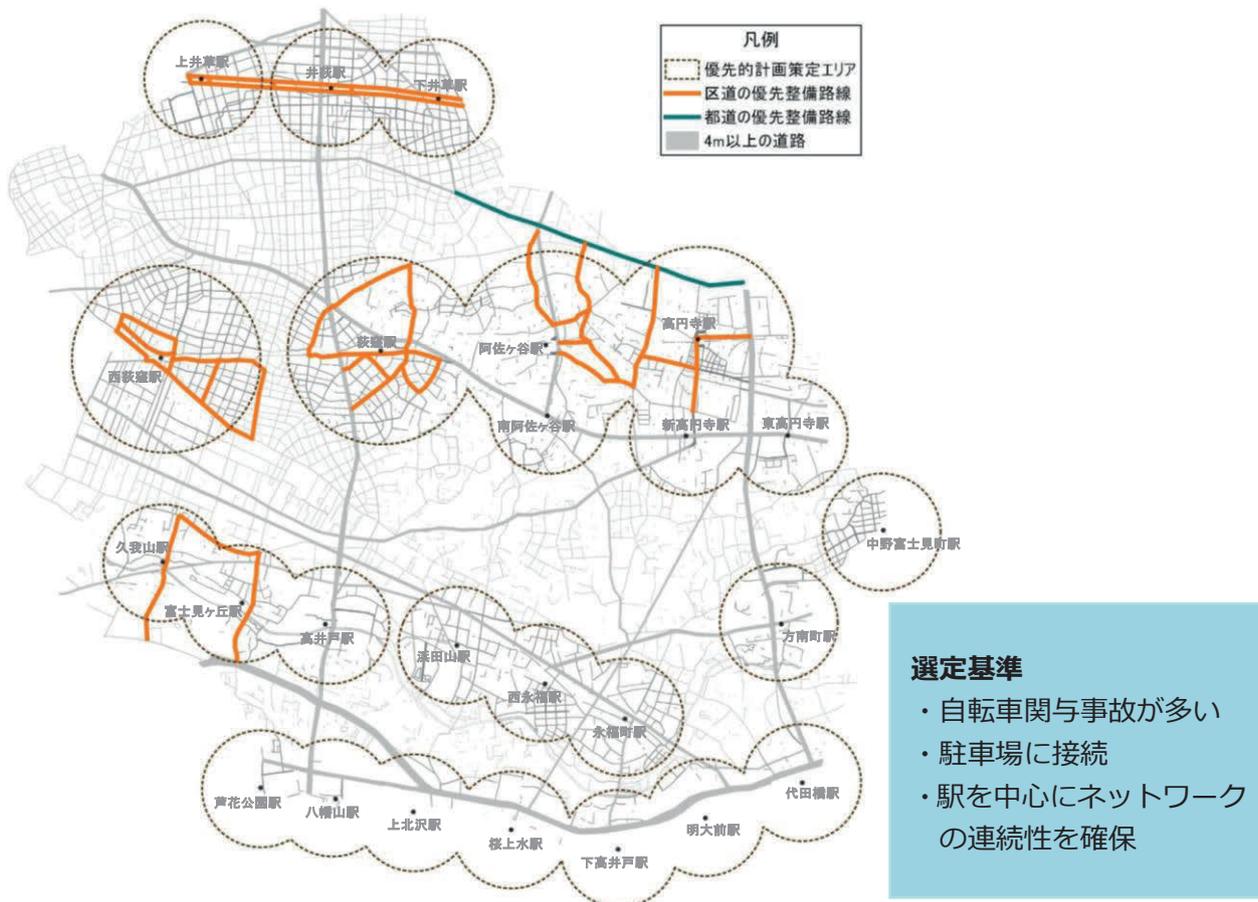
※ 幅員が 4 m 未満の道路は、自転車が左側通行することで安全性が低下（沿道出入との交錯）する可能性があります。そのため、自転車ネットワーク路線の対象外としています。

■ 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)

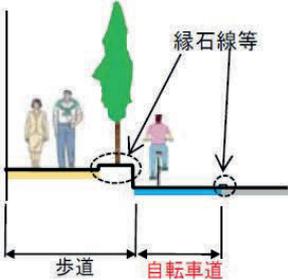
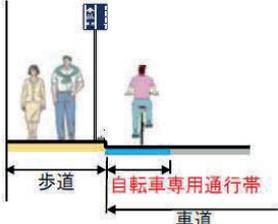
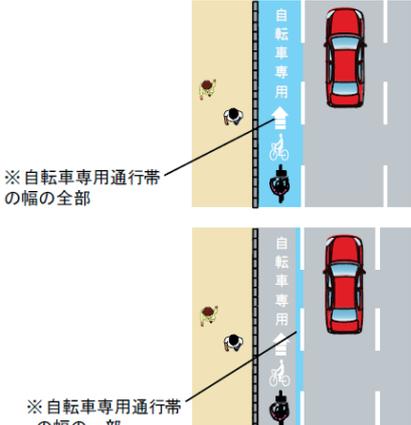
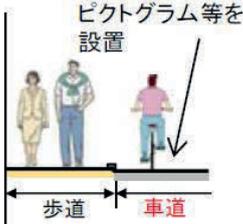
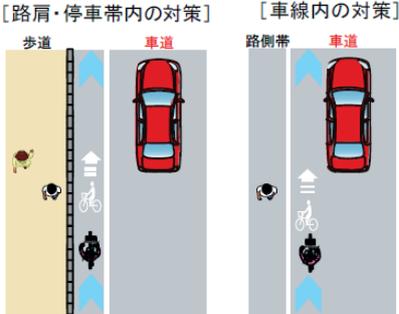
出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（平成 28（2016）年 7 月、国土交通省・警察庁）

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。

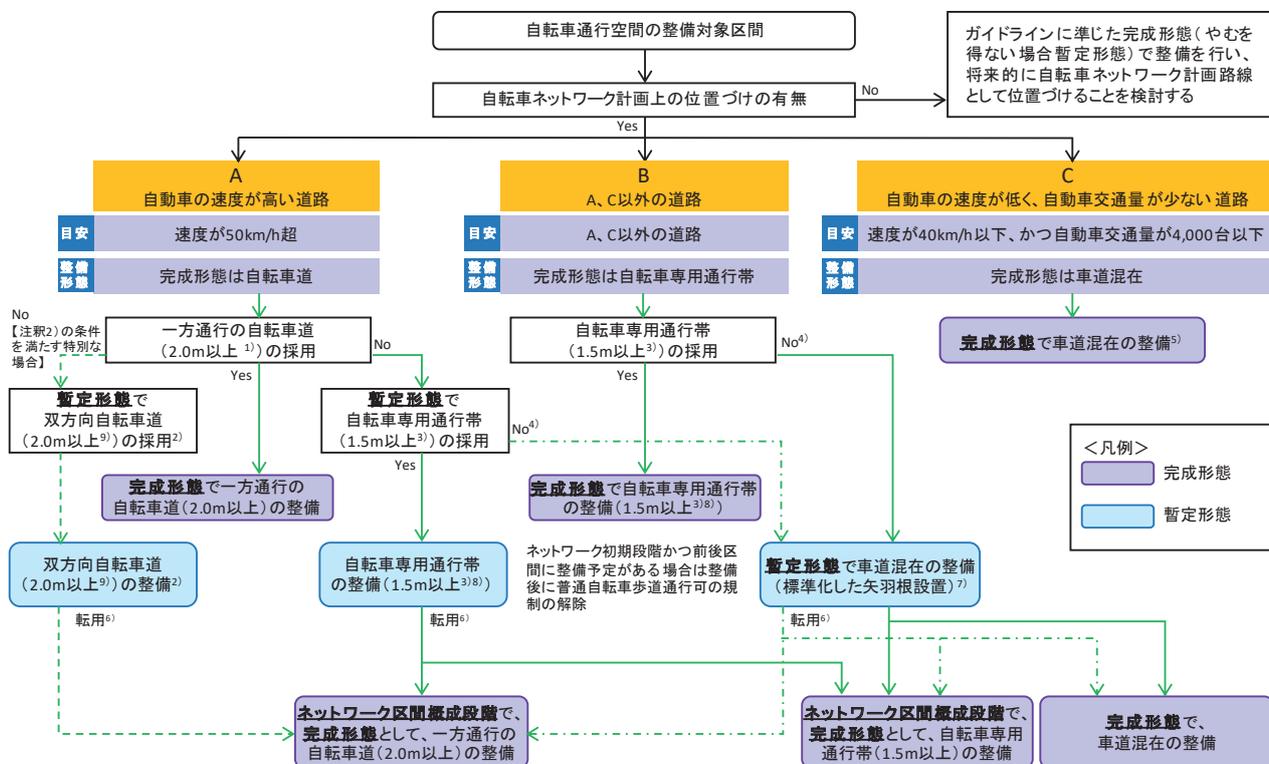
形態	整備イメージ
自転車道	<p>自動車が行く場所から構造的に分離された自転車専用の通行空間です。</p>   
自転車専用通行帯	<p>自転車専用の車線です。青色塗装や白色区画線で自転車の通行場所を視覚的に分離して示します。</p>   
車道混在	<p>自転車と自動車を混在通行とする道路です。車道の左側に自転車ナビラインや自転車ナビマークを設置します。</p>   

■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。

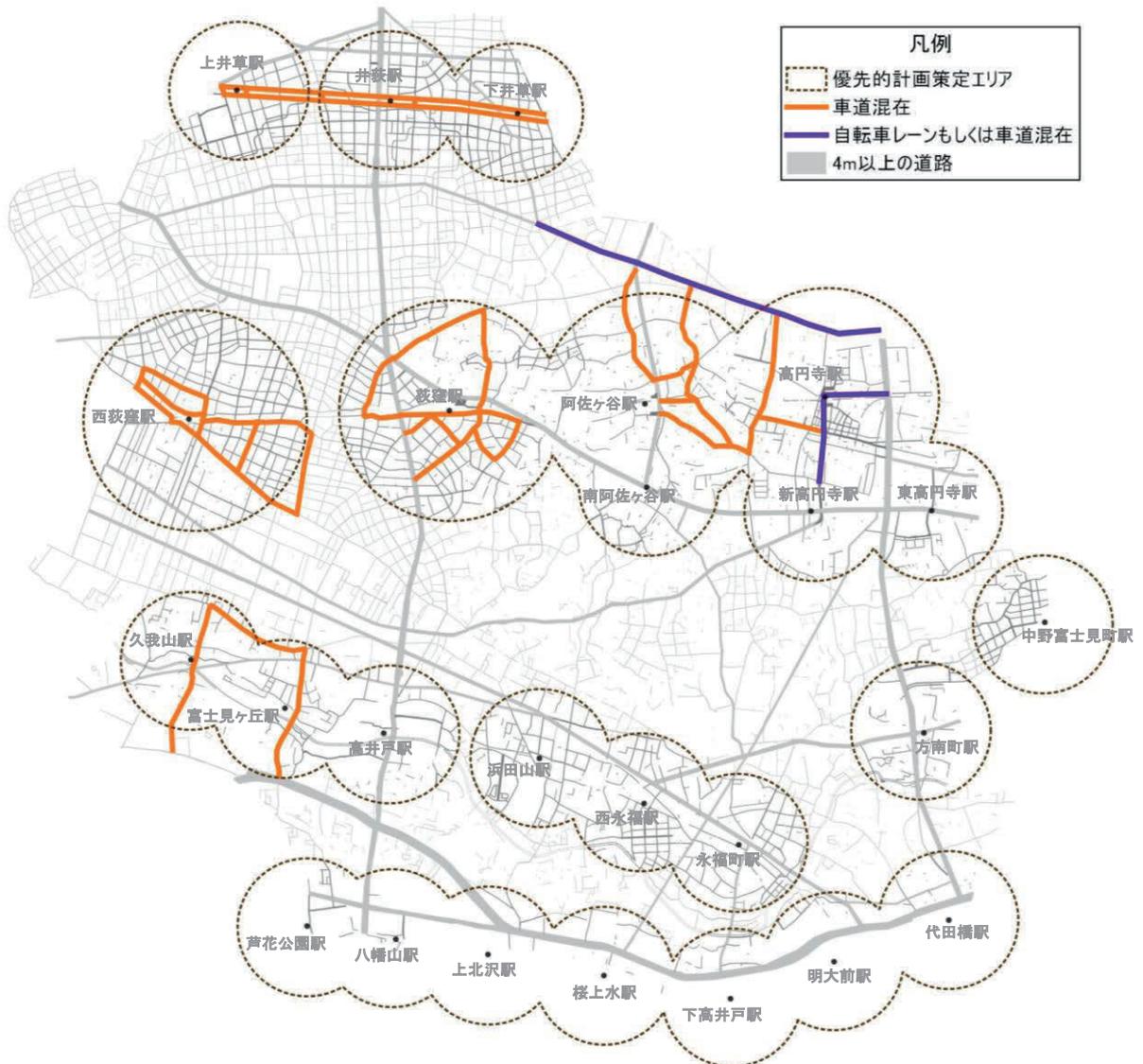
- ・ 優先整備路線…**車道混在又は自転車専用通行帯**※（国道を除く。）
- ・ 優先整備路線以外…**車道混在**

※ 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。
 14m=片側 7m（歩道：2m+自転車専用通行帯 1.5m+車道 3.5m）×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）

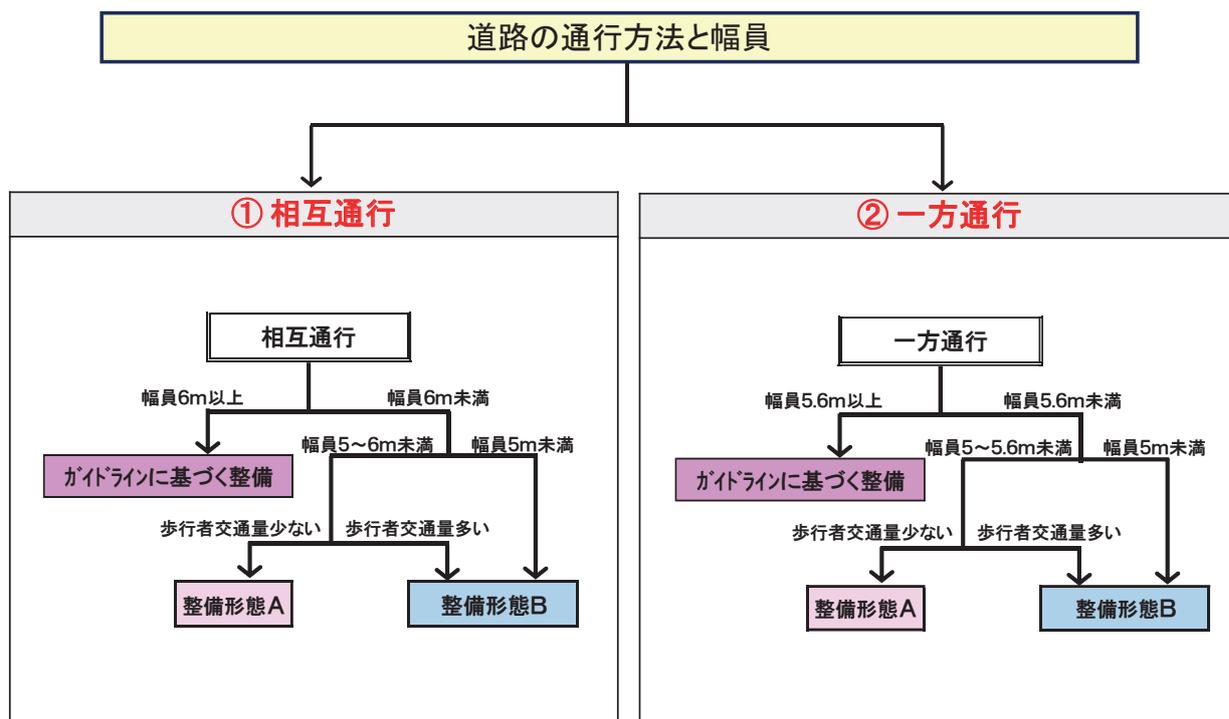


■ 車道混在の整備形態

■ 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)			
		1.0m以上	1.0m以上 (0.75m以上)

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）

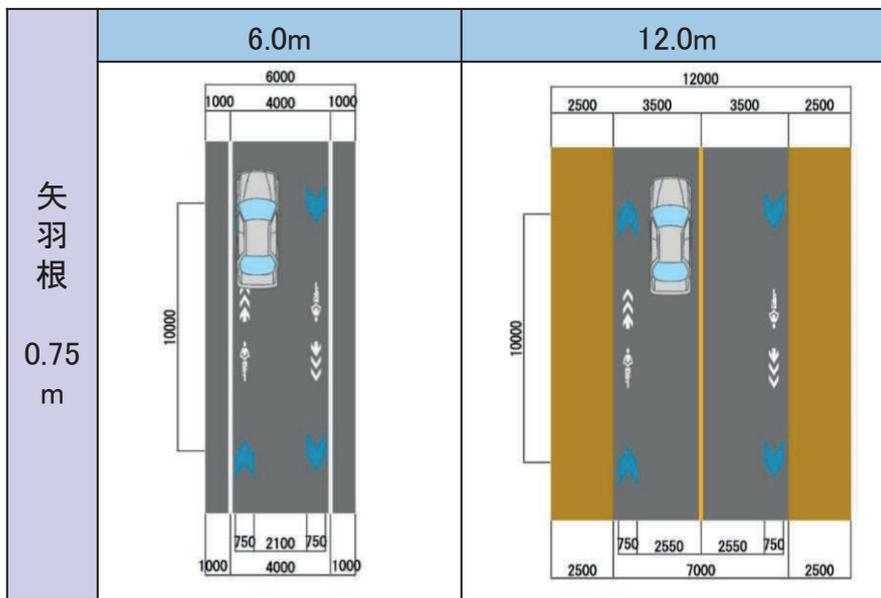
一定以上の幅員のある道路では、国のガイドラインに基づいて整備します。

適用条件：相互通行は幅員 6.0m以上

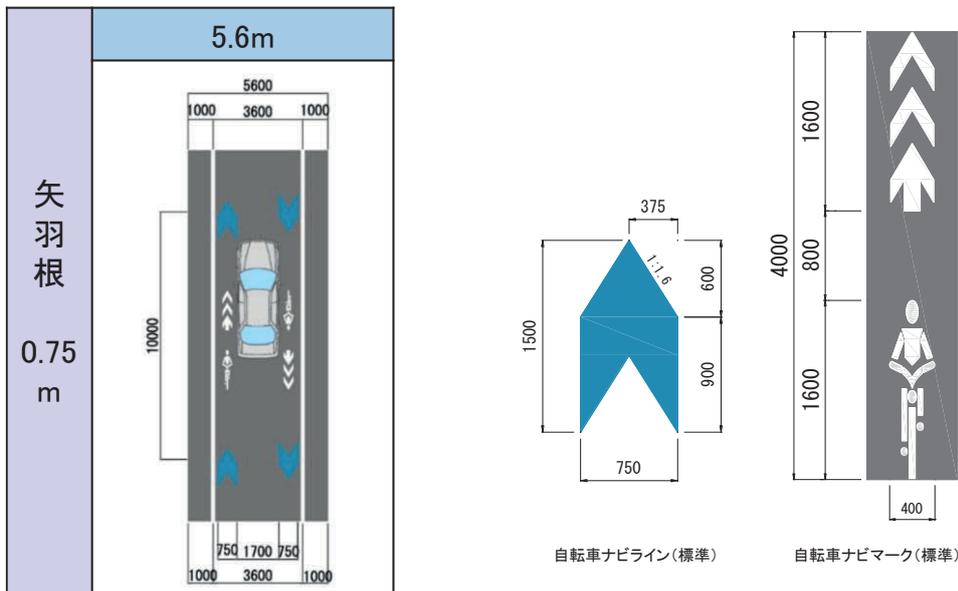
一方通行は幅員 5.6m以上

- ・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）

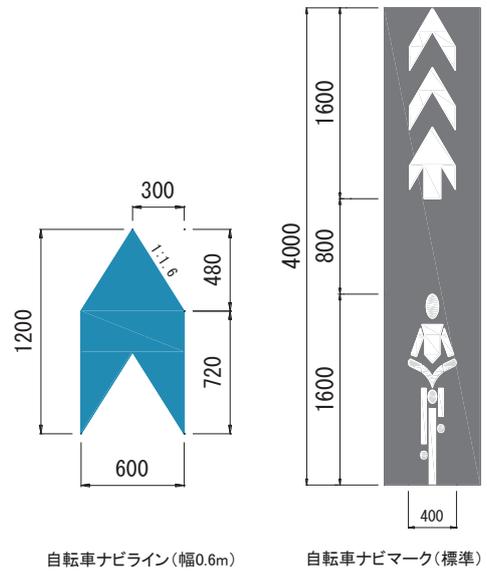
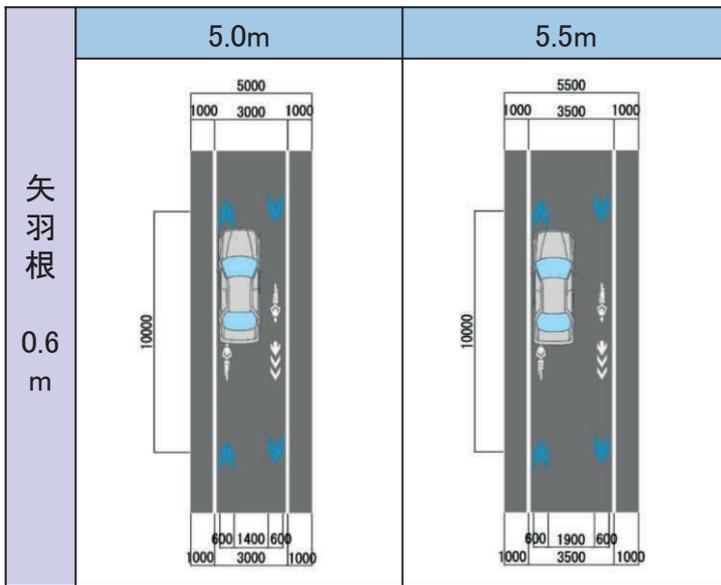
幅員が狭い道路では、外側線を設置し、幅が小さい自転車ナビラインを設置します。

適用条件：相互通行は幅員 5.0～6.0m未満

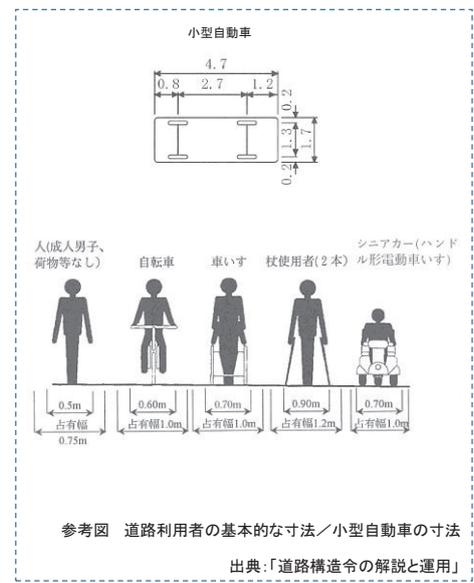
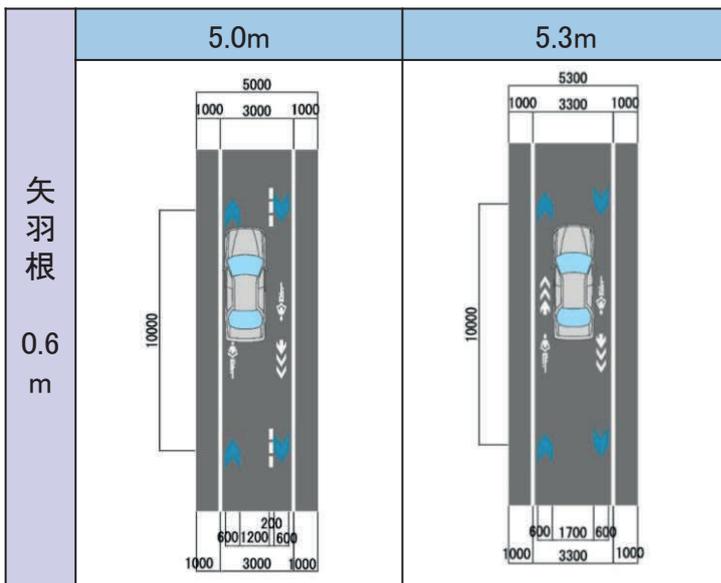
一方通行は幅員 5.0～5.6m未満かつ歩行者交通量が少ない場合

- ・ 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。

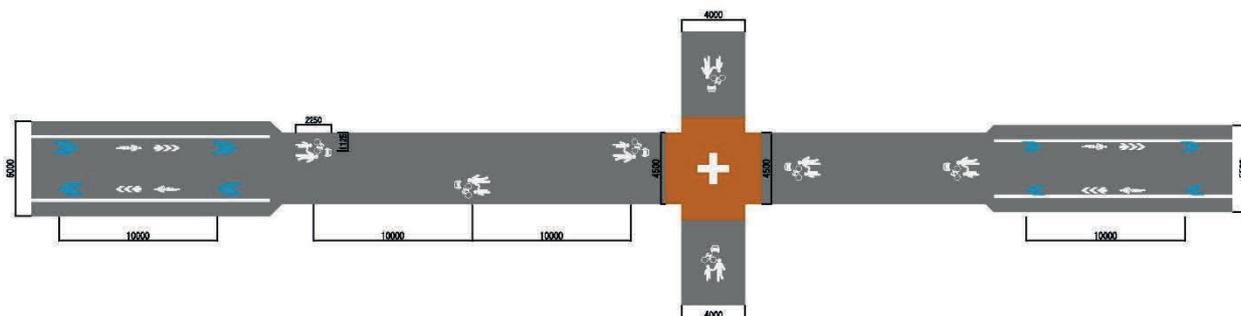
- 適用条件： 1 相互通行は幅員 5.0～6.0m未満
 一方通行は幅員 5.0～5.6m未満かつ歩行者交通量が多い場合
 2 幅員 5.0m未満の場合

【路面表示の整備コンセプト】

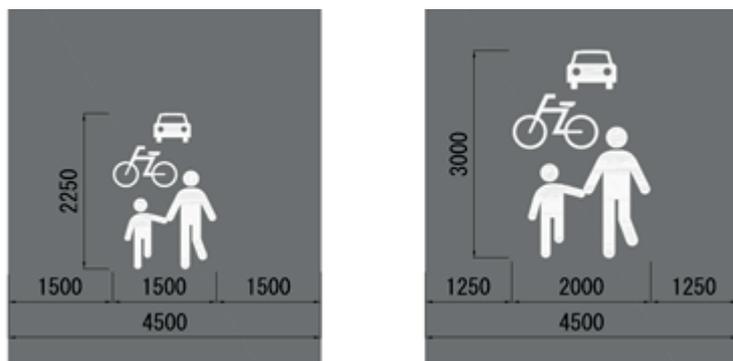
- ・外側線が設置できない道路では、歩行者の安全性を最大限確保するため、道路空間における優先順位を示す路面表示による注意喚起を行う。
- ・自転車ネットワーク路線の一部の狭い区間において使用する。
- ・設置前に広報を十分に行い、地域住民、道路利用者等に周知徹底を行う。

※ 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。

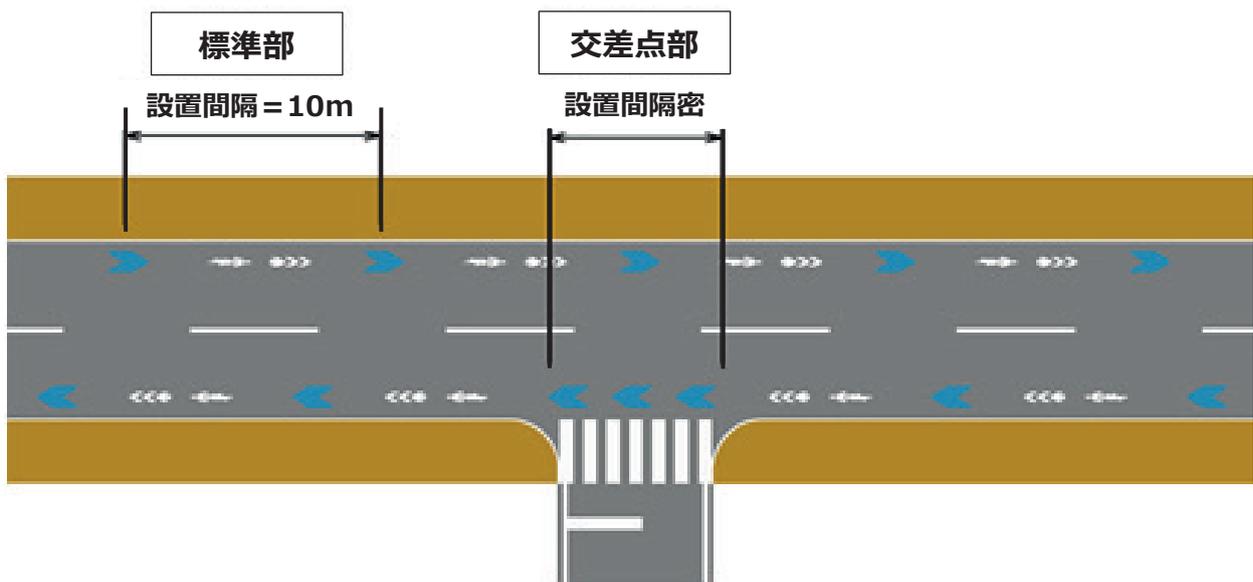
交差点部

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。