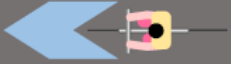




杉並区  
自転車ネットワーク計画  
概要版



平成29年3月  
杉並区

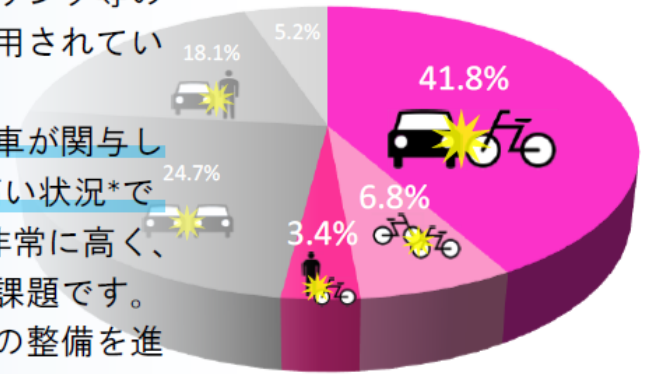


## 区内の交通事故のうち5割が自転車の事故 この事故を減らすため計画を策定しました

自転車は、買物や通勤、通学、子供の送迎、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の手段として、多くの人々に利用されています。

しかし、区内の全交通事故のうち自転車が関与した割合は約35%と都内平均約32%より高い状況\*であり、また、区道に限定すると約5割と非常に高く、自転車利用者に対する安全対策が喫緊の課題です。このため、安全で快適な自転車通行空間の整備を進めるため「杉並区自転車ネットワーク計画」を策定しました。

\* 警視庁データ（平成27年）



## 基本方針 計画目標

車道を通行する自転車の安全と歩道を通行する歩行者の安全の双方を確保します。

### ①自転車の関与事故件数の削減

現状513件（平成27年）→ 目標値**420件以下**（平成33年）』

### ②左側通行（順走）の遵守率

『優先整備路線：現状75%（平成27年）→ 目標値**90%**（平成33年）』

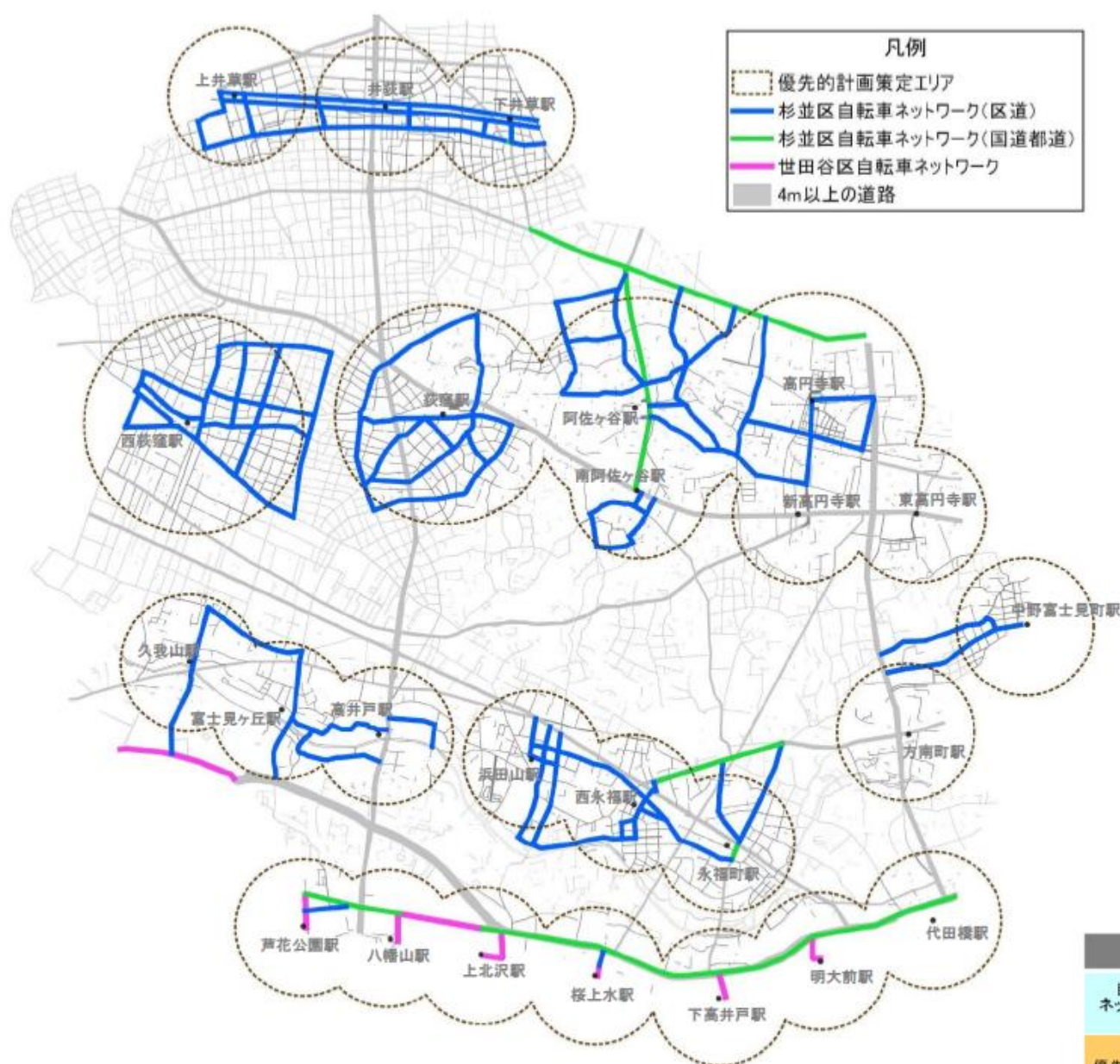
※区道の優先整備路線のうち交通量調査地点となっている路線を対象

## 今後の進め方

年度	平成28年度	平成29年度～平成33年度	平成34年度～
杉並区自転車ネットワーク計画	計画策定	平成29年度～平成33年度	次期計画
整備	モデル事業の整備	優先整備路線の整備 駅周辺エリアのネットワークの概成	次期優先整備路線の整備 駅周辺エリアのネットワークの完成 ネットワークの対象エリアの拡大
効果検証		車道左側通行の遵守率向上など効果の検証	
検討		幅員が狭い道路（幅員4～6m）において、整備後の状況を踏まえ、整備形態の確立	

## 自転車ネットワーク路線

- 自転車通行空間を連続的に整備するため、自転車の事故が多い道路や自転車利用が多い道路などを対象に自転車ネットワーク路線を選定しました。（約54km）
- 自転車ネットワーク路線を選定するエリアについては、駅および自転車利用が多く見込まれる施設周辺を選定しました。（優先的計画策定エリア）

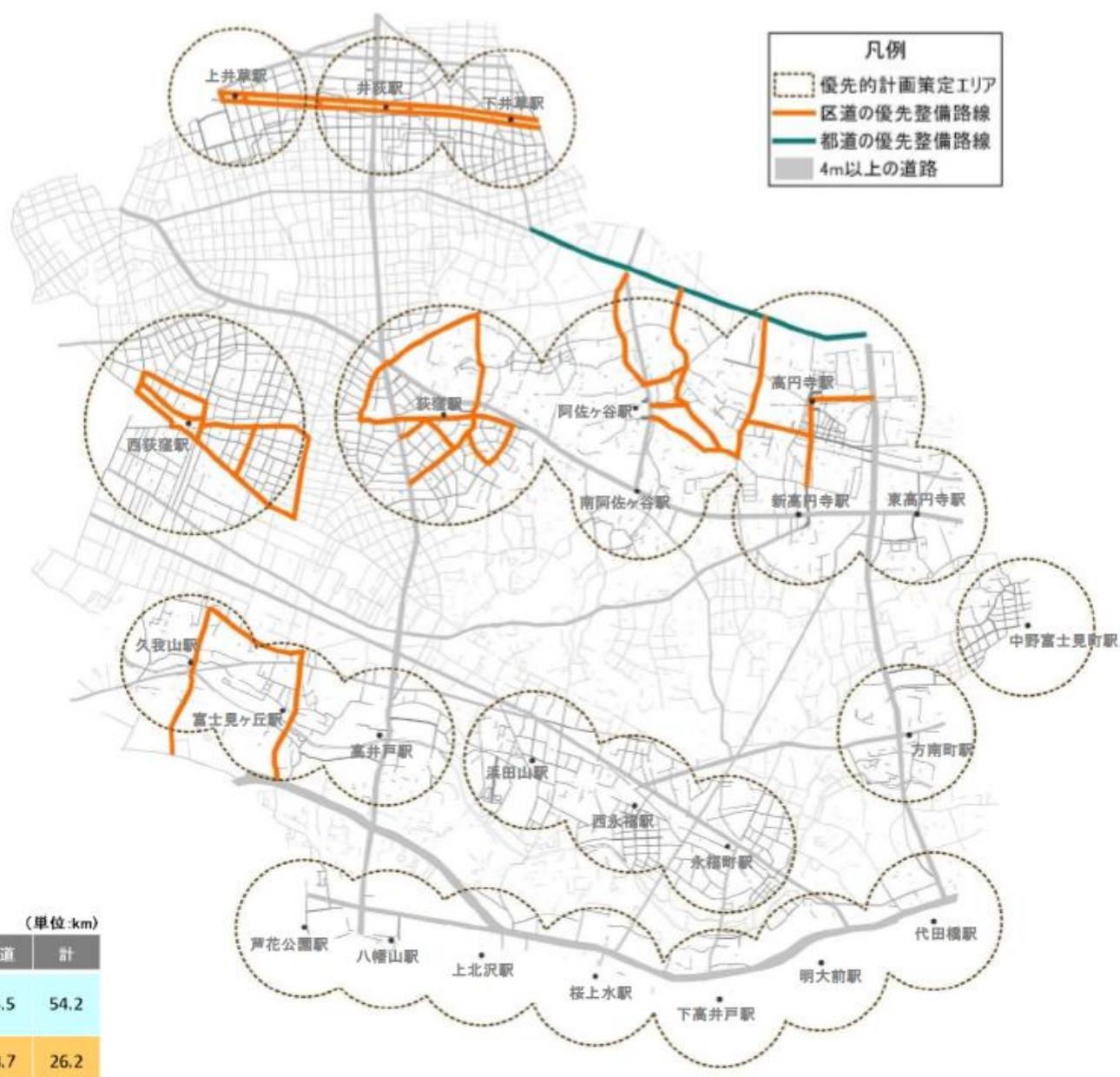


※延長は図上の計測値

## 自転車ネットワーク路線(優先整備路線)

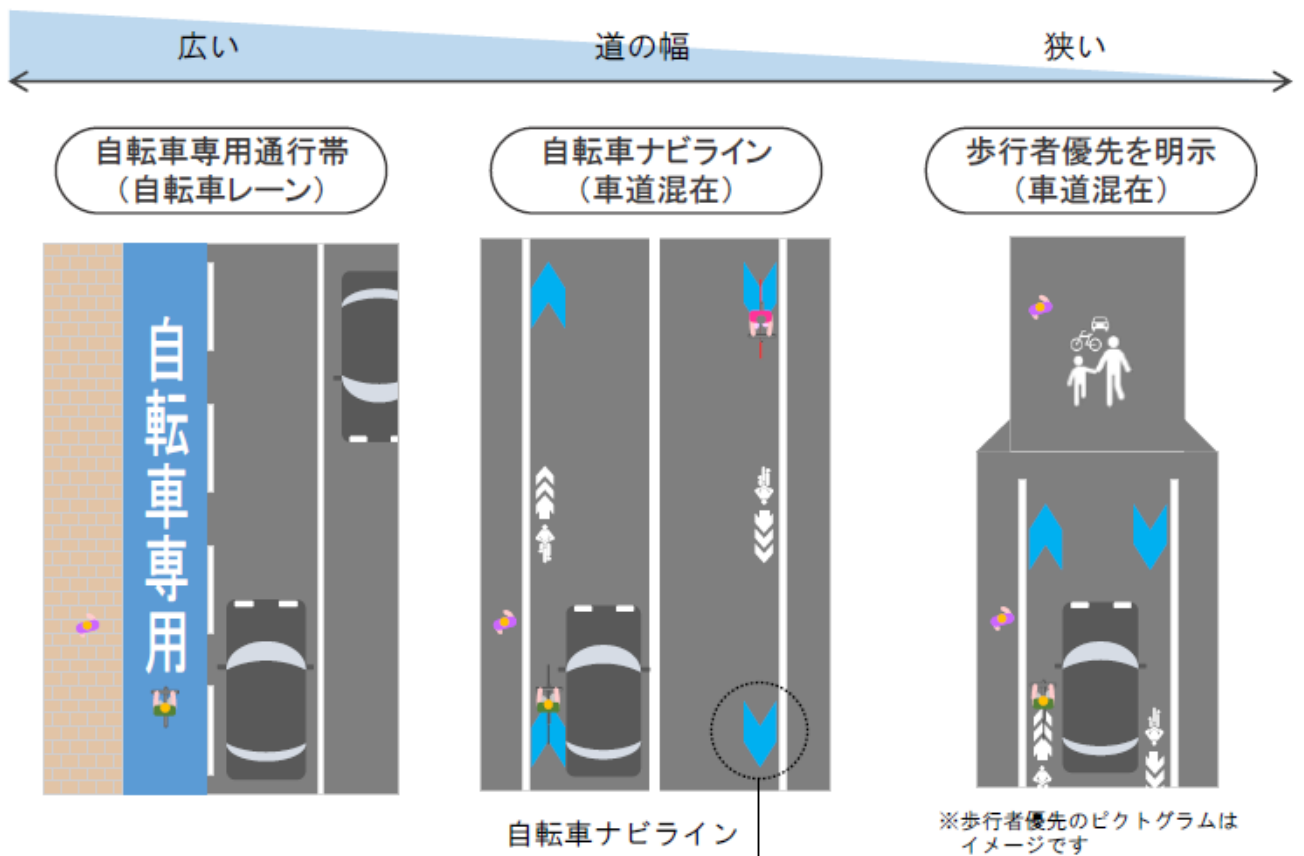
自転車ネットワーク路線のうち計画期間内(平成29~33年度)に整備をめざす優先整備路線を以下の選定基準で選定しました。(約26km)

- 自転車の事故が多い路線
- 駐輪場に接続する路線
- 駅を中心にネットワークの連続性を確保する路線



## 整備形態

- 幅員が広い道路（幅員6m以上）の整備形態は、国のガイドラインに基づき、自転車ナビライン（車道混在）もしくは自転車専用通行帯を整備します。自転車ナビラインとは、自転車利用者へ交通ルール通りに、車道の左側通行を分かりやすく案内する路面表示です。
- 幅員が狭い道路（幅員6m未満）については、幅が小さい自転車ナビラインや歩行者の安全性を確保するための路面表示を設置します。



## 参考

なぜ車道の左側通行が重要なのか？

交差点においてドライバーから車道左側の自転車は見えやすいため交通事故の減少につながります

区道上の自転車事故のうち、8割が交差点で発生、さらにその8割が出合い頭の事故



## 整備事例

平成28年11月、荻窪駅南側に自転車ナビラインが区内で初めてモデルケースとして完成しました。今後整備を拡大します。



### 自転車ナビライン

車道の左側通行を分かりやすく案内する路面表示です。

