

# 中央区自転車ネットワーク整備方針（案）

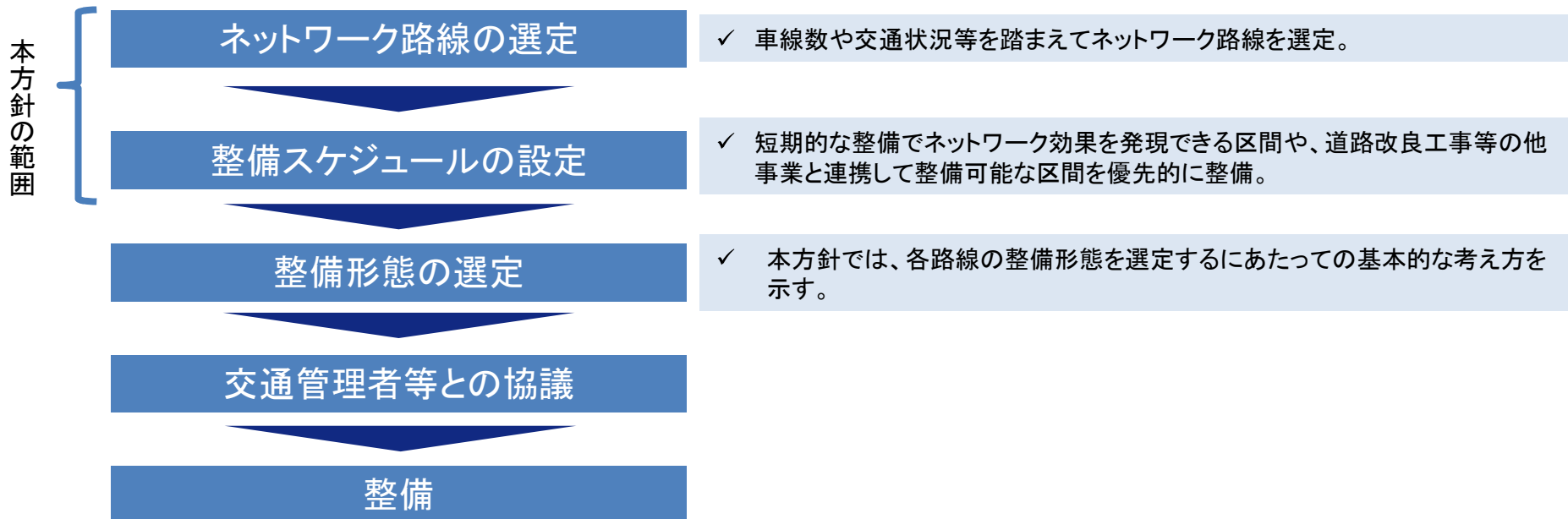
- 1 中央区自転車ネットワーク整備方針の概要
- 2 自転車ネットワーク路線の選定
- 3 整備スケジュールの設定
- 4 整備形態の選定
  - (1) 基本的な整備形態の種類
  - (2) 整備までの方向性

# 1. 中央区自転車ネットワーク整備方針の概要

## (1) 基本的な考え方

- 国の「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（平成28年7月）」では、安全で快適な自転車通行空間を効果的・効率的に整備することを目的に、自転車ネットワーク路線を選定し、その路線の整備形態等を示した計画を自転車ネットワーク計画と定義し、計画策定から整備までの手順をまとめている。
- 中央区自転車ネットワーク整備方針では国のガイドラインを準拠しながら、自転車ネットワーク路線を選定し、整備スケジュールを設定する他、整備までの方向性を**中央区の実情に合わせて**整理する。
- 中央区における自転車ネットワークとは、自転車の主要動線となりうる連続したネットワークを構成するもの（自転車ネットワーク路線）である。

## (2) 自転車ネットワーク路線の整備の流れ



本方針は区道のみを対象とし、国道及び都道については、各道路管理者の計画を基に整備が行なわれる。

区は本方針に基づき、連続したネットワークの形成が図れるよう、各道路管理者と連携していく。

## 2. 自転車ネットワーク路線の選定

### (1) 基本方針

- 自転車の利用実態等を考慮し、車線数、橋のある道路への接続などの外形面の条件を基に、主要動線となりうる道路を選定。

### (2) 選定フロー

- 区道において、「抽出基準」に該当する道路から、自転車ネットワーク路線としない道路の「要件」に該当する道路を除き、ネットワーク路線を選定。

「候補路線抽出の考え方」を基に、ネットワーク候補路線を抽出

- 区道から、自転車の主要動線として利用されると考えられる路線を抽出するため、以下の基準を設定

候補路線抽出の考え方【抽出基準】

- 【基準1】往復2車線以上の道路
- 【基準2】2車線以上の一方通行の道路
- 【基準3】【基準1、2】を補完し、ネットワークを形成する道路、隣接する他区の自転車ネットワーク路線と連続できる道路

ネットワーク路線としない道路を除外

- 候補路線抽出の考え方を基に選ばれたが、「ネットワーク路線としない道路」の要件に該当する道路は除外

ネットワーク除外路線の考え方【要件】

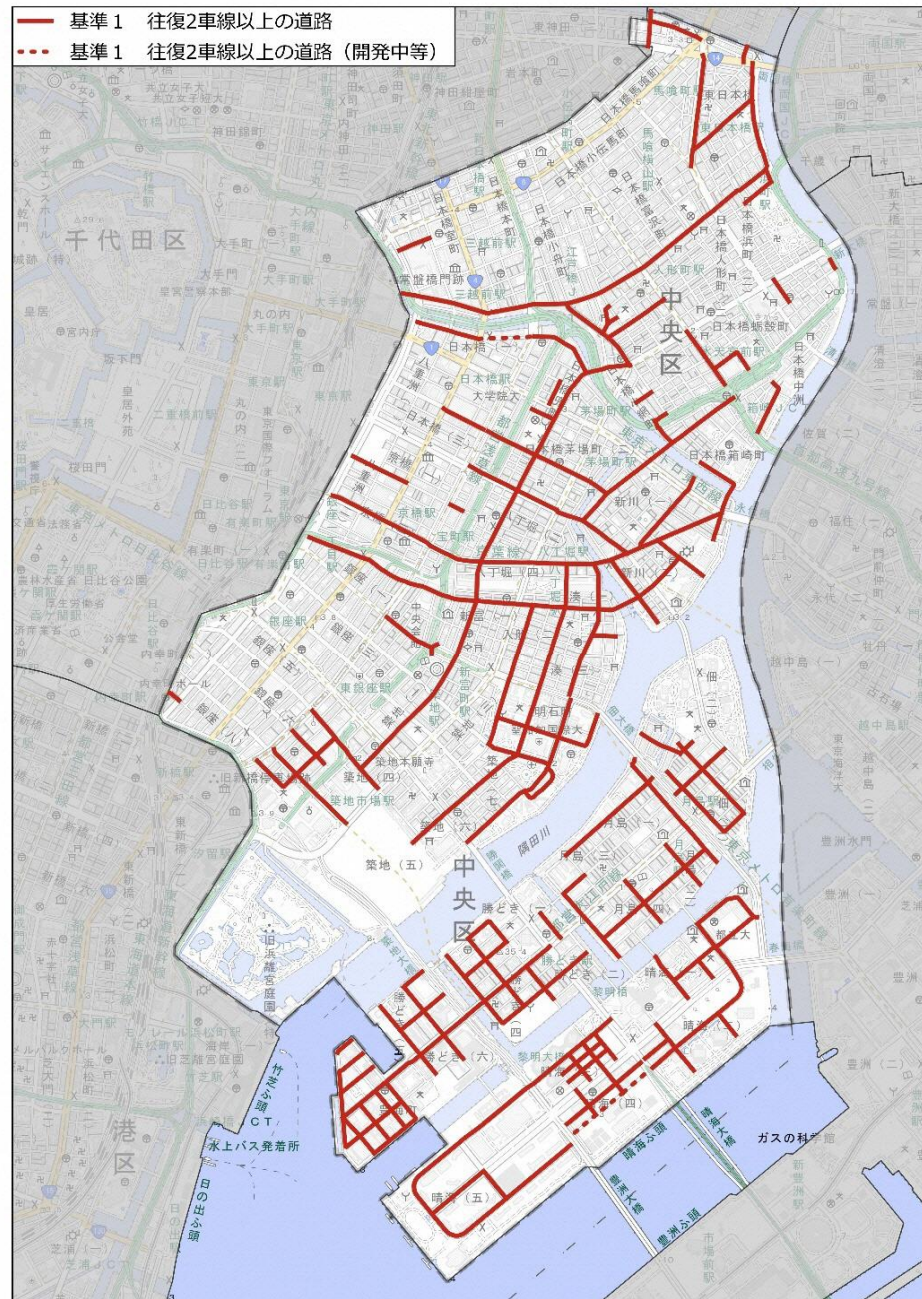
- 【要件1】歩行者空間が中心の道路・エリア
- 【要件2】自転車が通過する必要性が低い道路 等

ネットワーク路線の確定

## 2. 自転車ネットワーク路線の選定

### (3) 候補路線の抽出

【基準1】  
往復2車線以上の道路



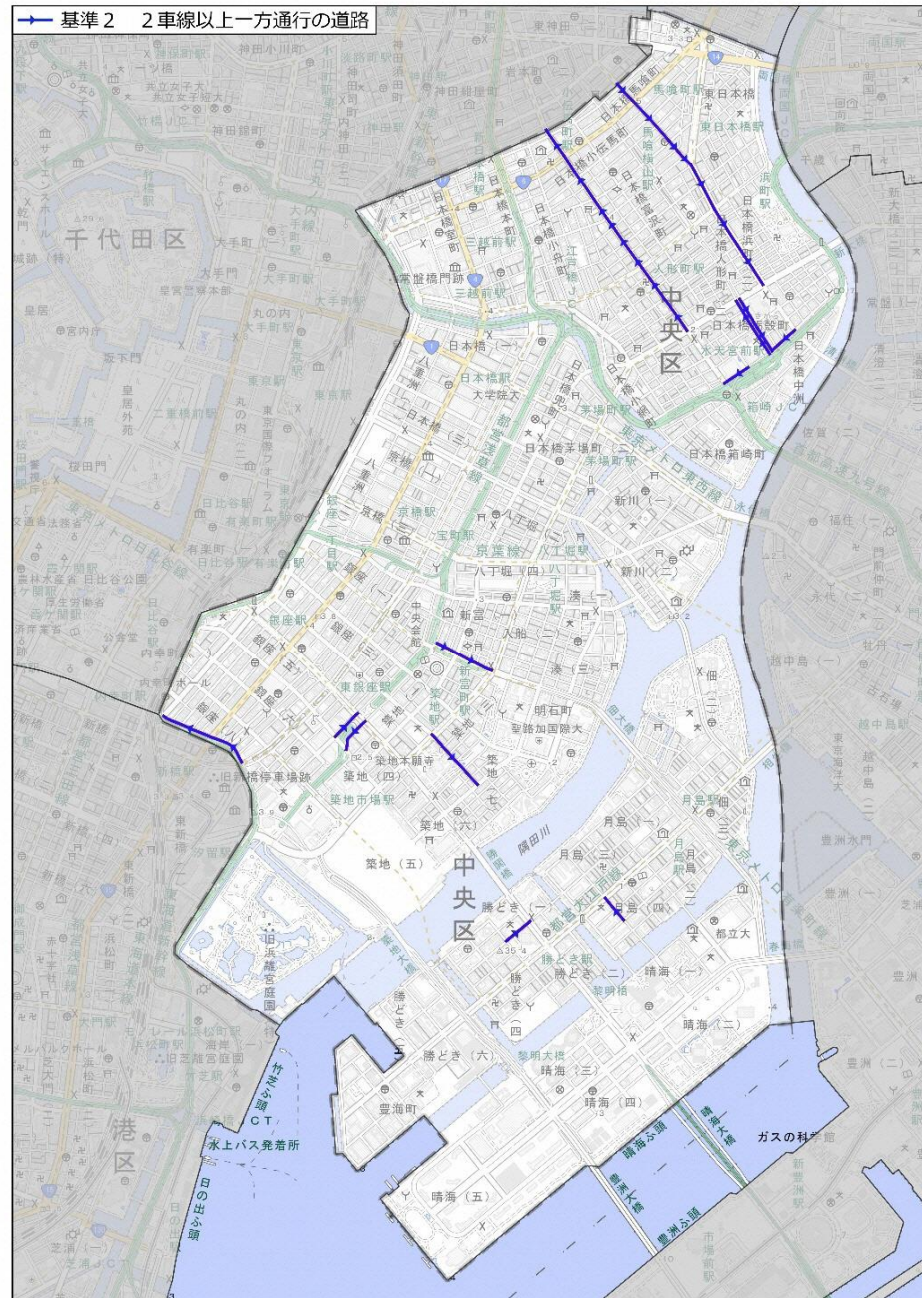


## 2. 自転車ネットワーク路線の選定

### (3) 候補路線の抽出

#### 【基準2】

2車線以上の一方通行の道路



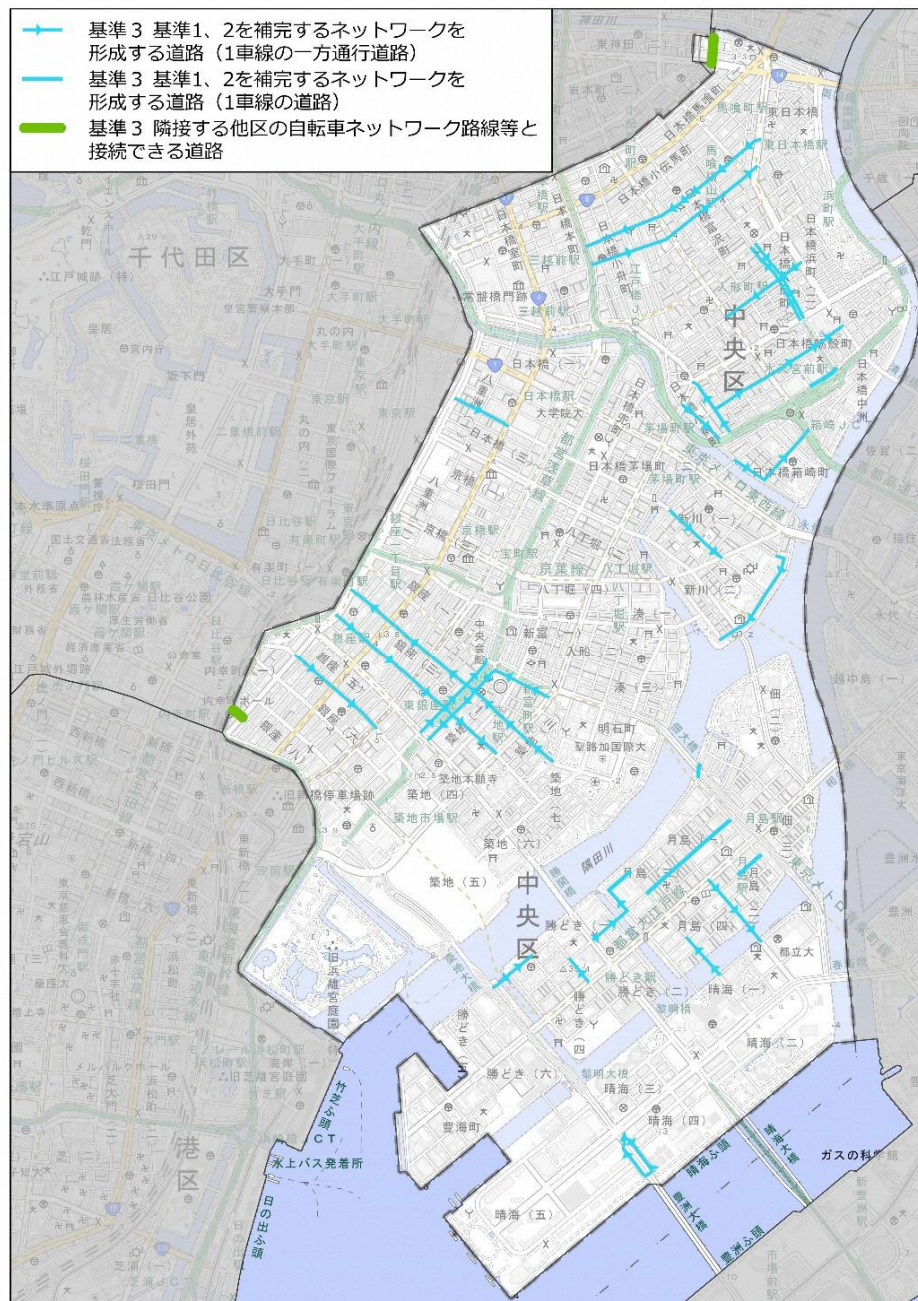


## 2. 自転車ネットワーク路線の選定

### (3) 候補路線の抽出

#### 【基準3】

【基準1、2】を補完し、ネットワークを形成する道路、隣接する他区の自転車ネットワーク路線と接続出来る道路





## 2. 自転車ネットワーク路線の選定

### (4) 自転車ネットワーク路線から除外

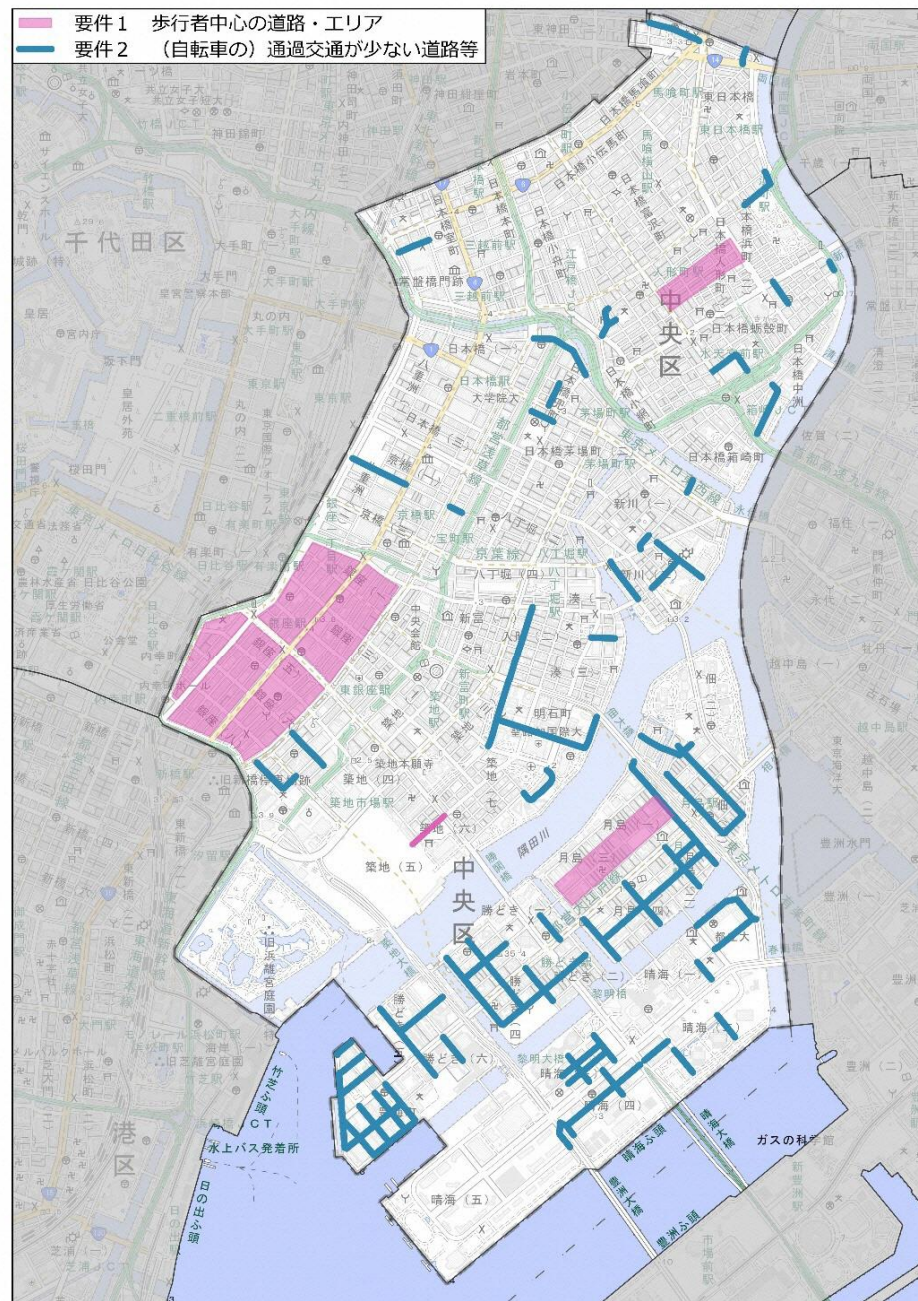
【要件】

【要件1】

歩行者中心の道路・エリア

【要件2】

(自転車の)通過交通が少ない道路 等

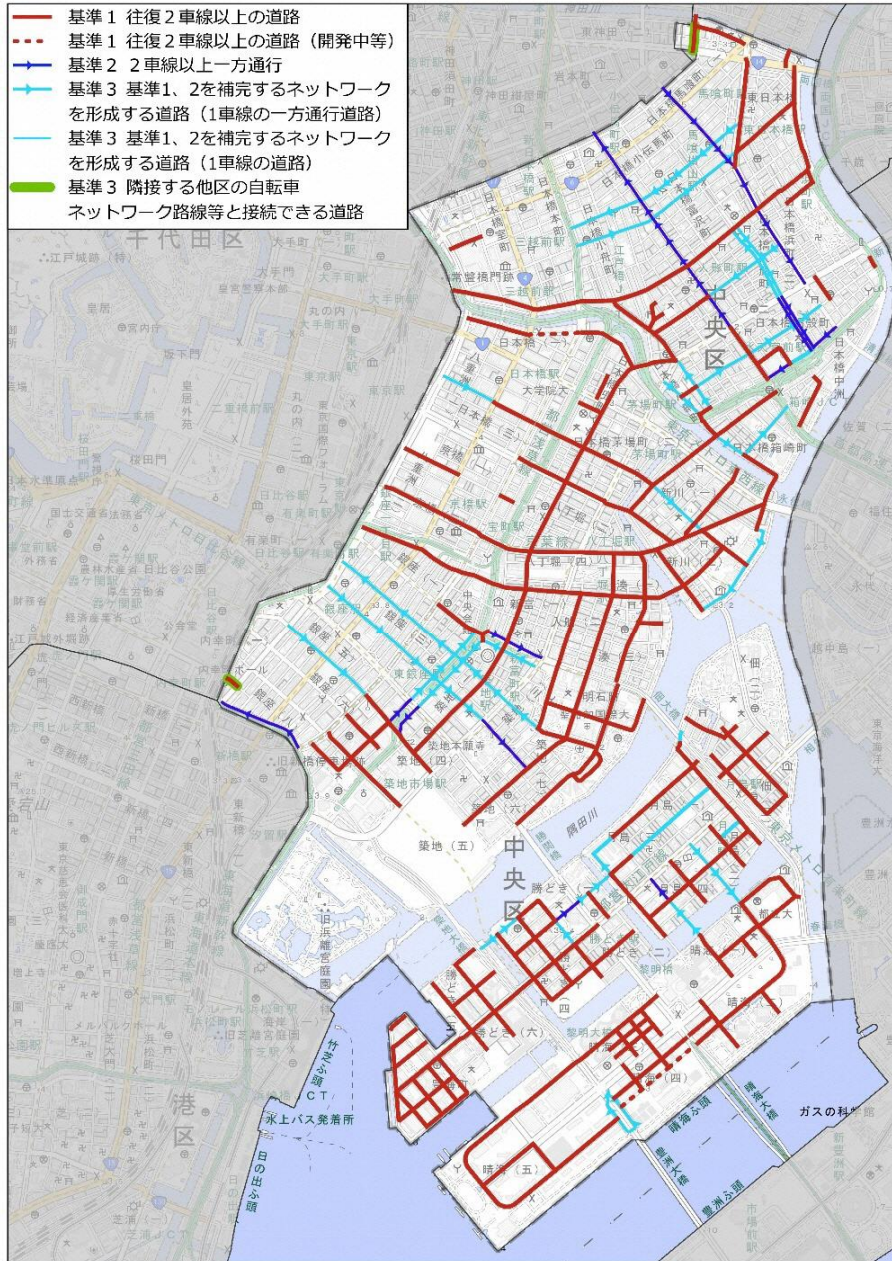




## 2. 自転車ネットワーク路線の選定

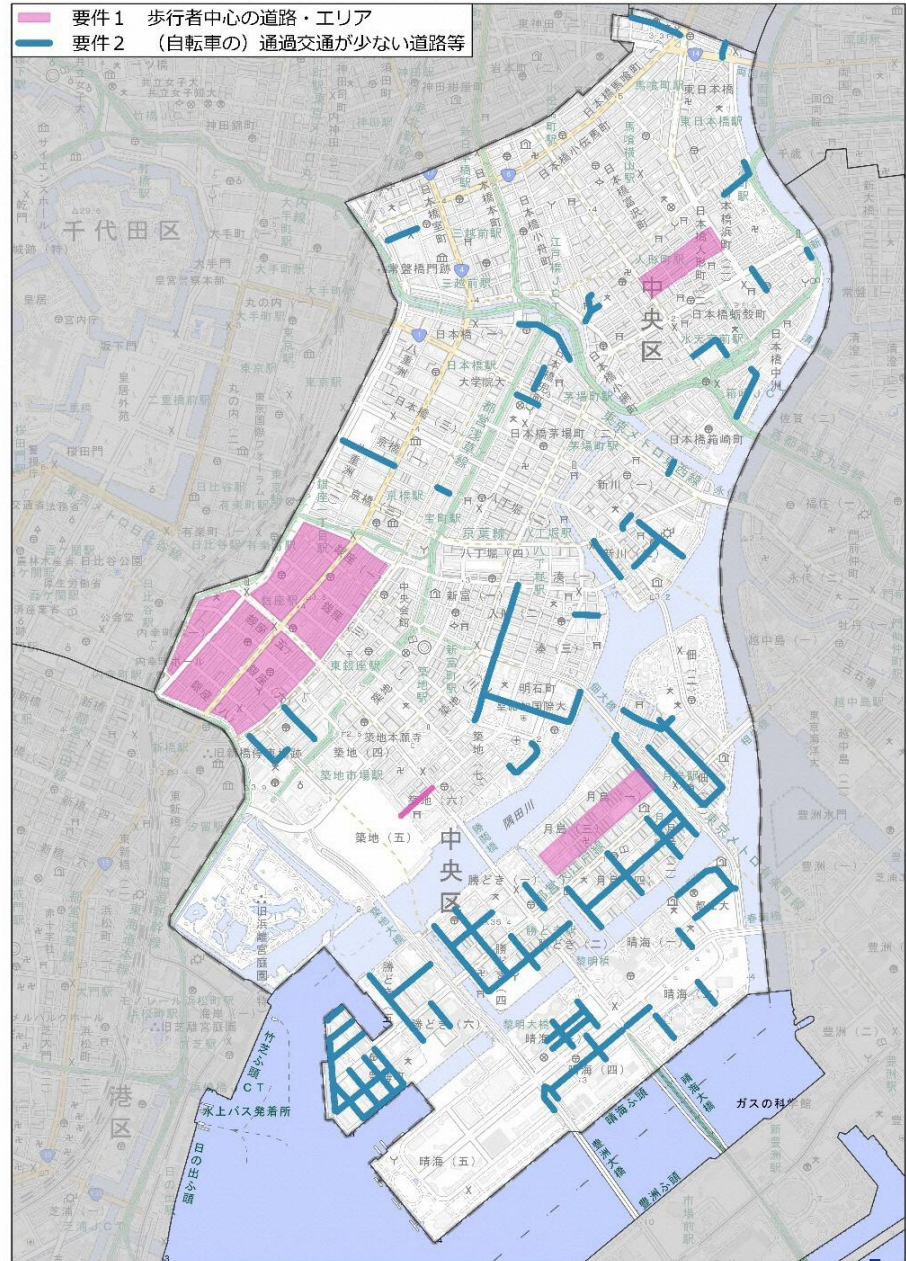
### (3) 候補路線の抽出

- 基準1 往復2車線以上の道路
- - - 基準1 往復2車線以上の道路（開発中等）
- 基準2 2車線以上一方通行
- 基準3 基準1、2を補完するネットワークを形成する道路（1車線の一方通行道路）
- 基準3 基準1、2を補完するネットワークを形成する道路（1車線の道路）
- 基準3 隣接する他区の自転車ネットワーク路線等と接続できる道路



### (4) 自転車ネットワークから除外

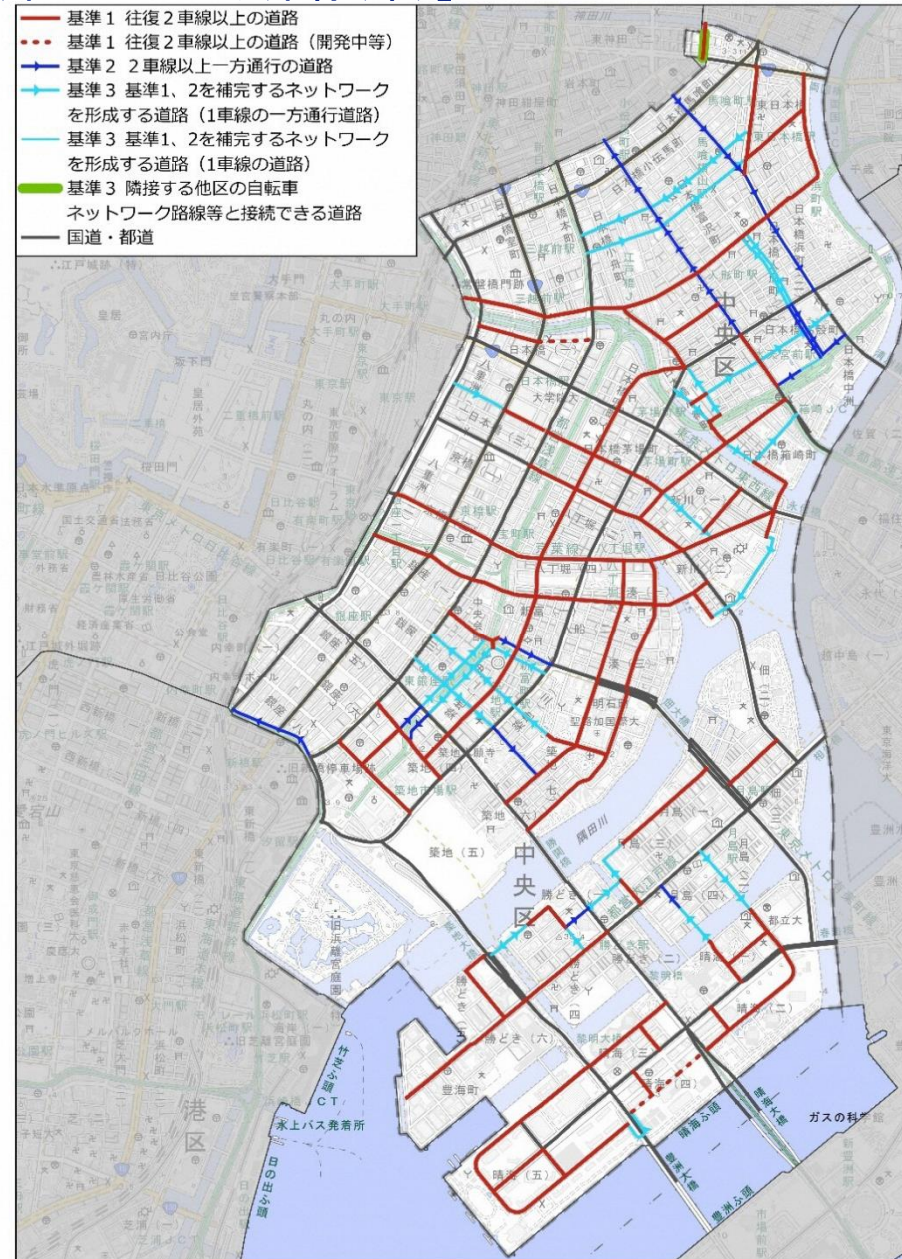
- 要件1 歩行者中心の道路・エリア
- 要件2 (自転車の)通過交通が少ない道路等





## 2. 自転車ネットワーク路線の選定

### (5) 自転車ネットワーク路線の選定結果 【自転車ネットワーク路線(案)】

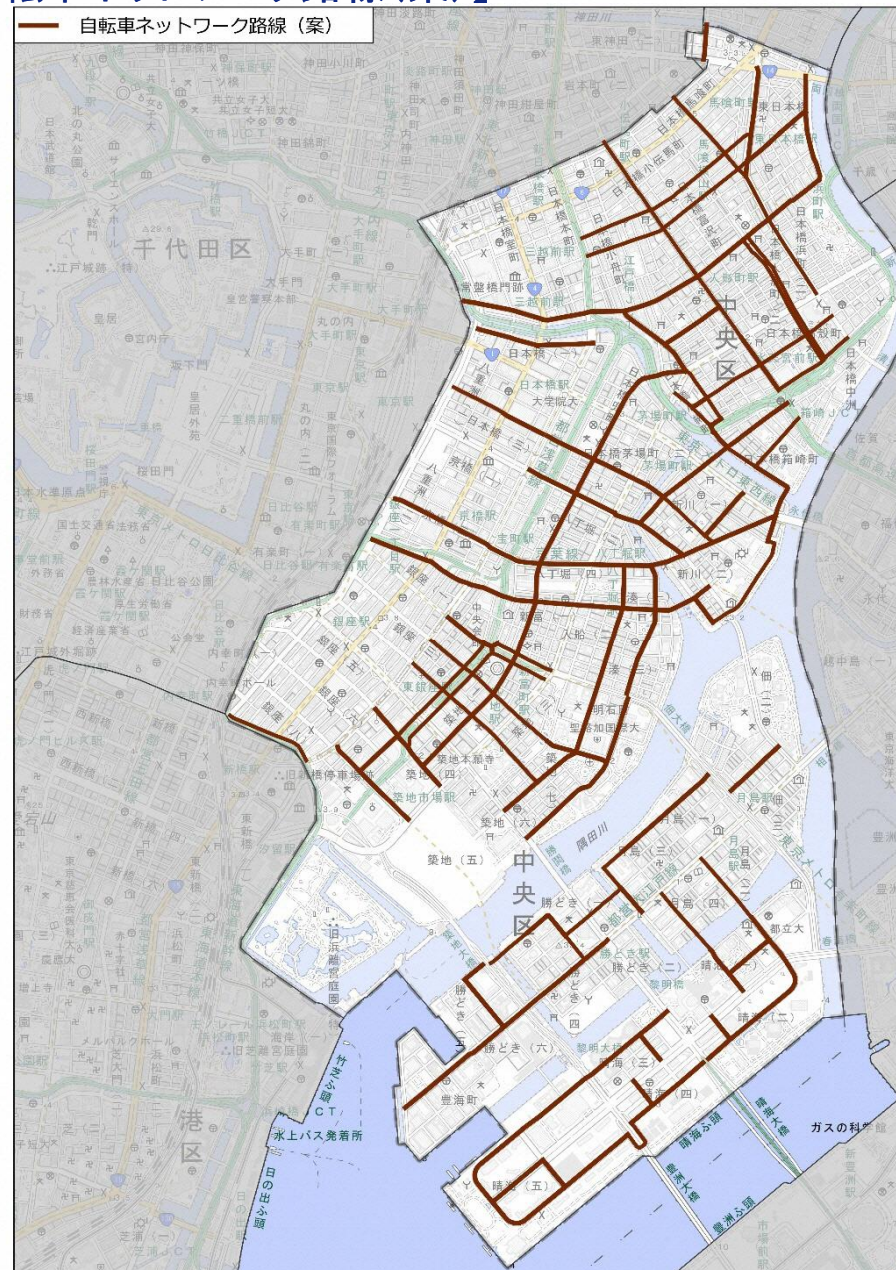


※本図面における都道・国道は、区内にある全ての路線を参考として掲載している。都道・国道のネットワーク路線は、各道路管理者によって、計画的な整備が進められている。



## 2. 自転車ネットワーク路線の選定

### (5) 自転車ネットワーク路線の選定結果 【自転車ネットワーク路線(案)】





## 3. 整備スケジュールの設定

### (1) 基本方針

- 計画的に整備を進めるため、路線ごとにⅠ期(2024～2028年度)、Ⅱ期(2029～2033年度)、Ⅲ期(2034年度以降)の整備スケジュールを設定。
- 短期的でネットワーク効果が発現できる区間や、道路改良工事等の他事業と合わせて、整備可能な区間を優先的に整備

### 整備スケジュールの設定方法

#### ■ Ⅰ期の路線の選定

- (1) Ⅰ期の期間に予定している道路改良工事や、電線共同溝等の他事業と合わせて整備が可能な区間
- (2) 既に、車道上に自転車ナビマーク・ナビラインが整備されている区間と連続し、ネットワークが図れる区間

#### ■ Ⅱ期の路線の選定

- (1) Ⅱ期の期間に予定している道路改良工事や、電線共同溝等の他事業と合わせて整備が可能な区間
- (2) Ⅰ期の整備路線外で、現状の車道幅員内で、整備が可能な区間

#### ■ Ⅲ期の路線の選定

- (1) Ⅲ期の期間に予定している道路改良工事、電線共同溝、開発等の他事業と合わせて整備が可能な(今後検討も含む)区間。
- (2) 歩道上に自転車通行空間が整備されている区間をⅢ期に設定。

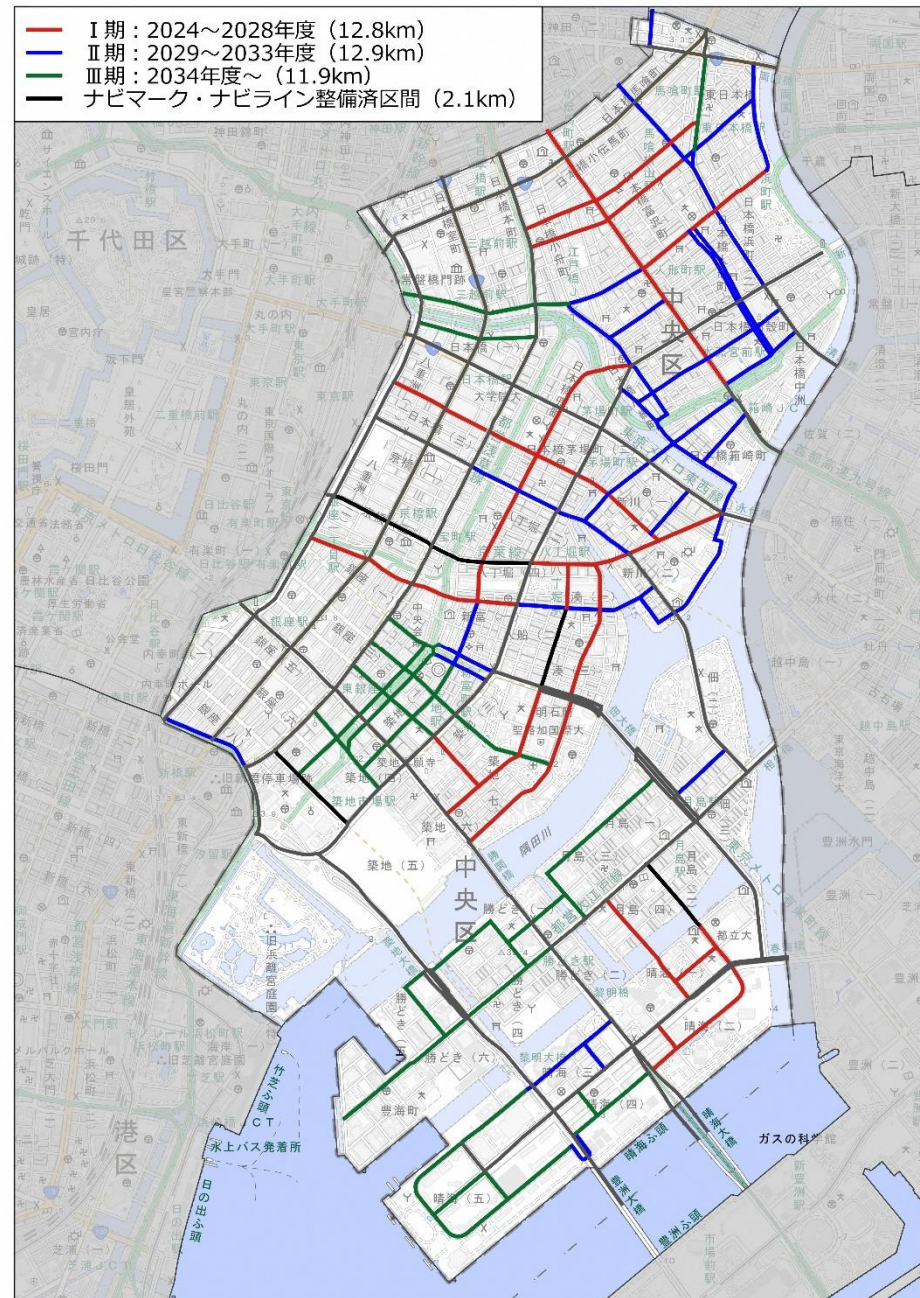
### 3. 整備スケジュールの設定

#### (2) 検討結果

##### ■ 検討結果

区分	延長(km)
I 期 (2024~2028年度) の区間	12.8km
II 期 (2029~2033年度) の区間	12.9km
III 期 (2034年度~) の区間	11.9km
ナビマーク・ナビライン整備済の区間	2.1km
計	39.7km

※延長精査中





### 3. 整備スケジュールの設定

#### ■ I 期整備路線

※精査中

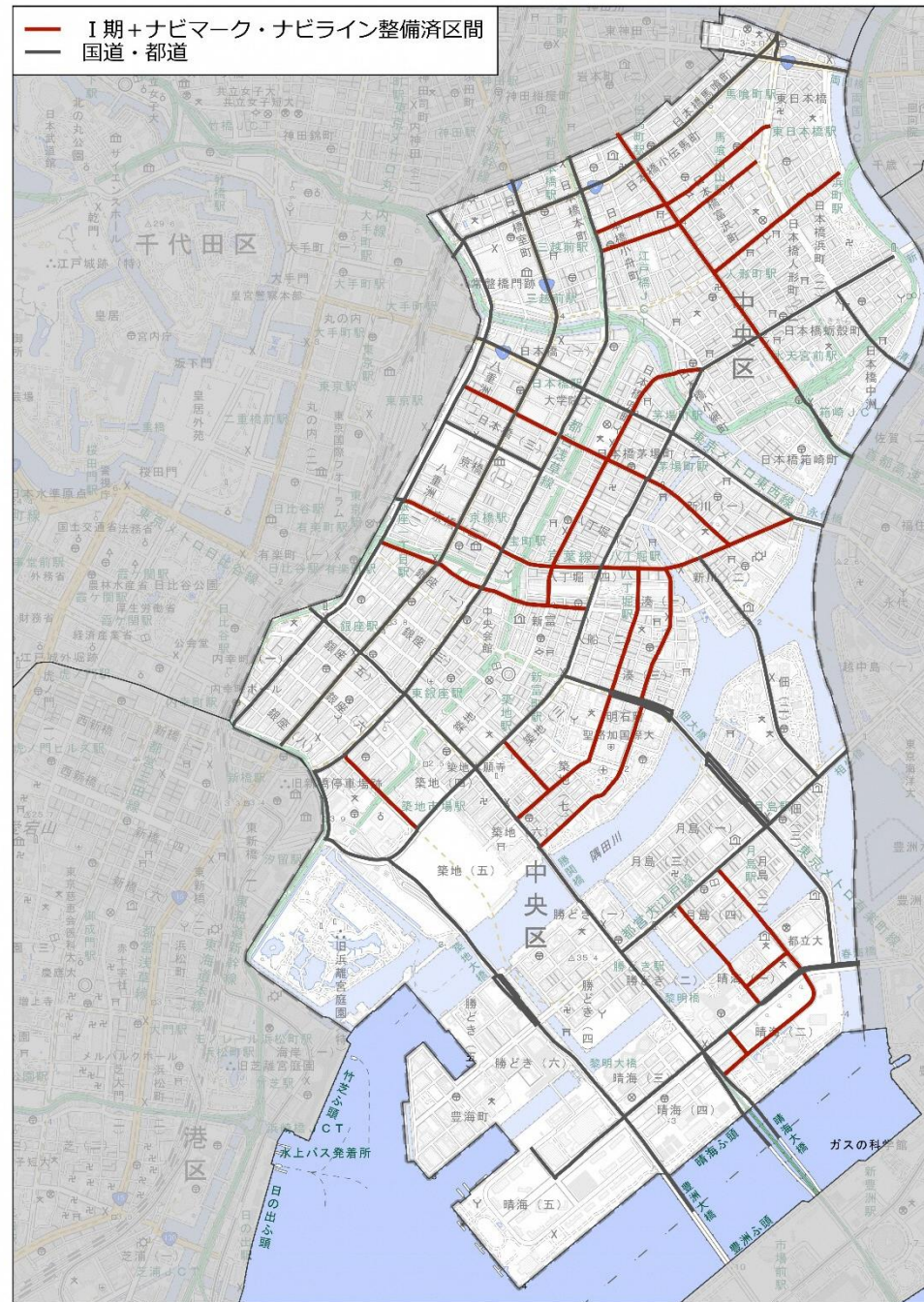
番号	路線名称	愛称名	通行	規制速度	車線数	幅員(代表断面)(m)			
						全幅 (道路幅員)	車道幅員	歩道幅員 (片側1)	歩道幅員 (片側2)
1	特別区道中日第1号線	水天宮通り、人形町通り	一方、相互	40km/h、50km/h、規制なし	3,4,6	21.74	15.06	3.34	3.34
2	特別区道中日第5号線	-	一方	40km/h	1	16.00	6.00	5.00	5.00
3	特別区道中日第6号線	金座通り	相互	30km/h、40km/h	3,4	21.90	15.25	3.40	3.25
4	特別区道中日第7号線	平成通り	相互	40km/h	2,3,4	20.00	13.50	3.50	3.00
5	特別区道中日第164号線	織物中央通り、東日本橋 三丁目中央通り	一方	30km/h	1	11.00	7.00	2.00	2.00
6	特別区道中日第285号線	さくら通り	一方、相互	30km/h	1,2	15.00	8.00	3.50	3.50
7	特別区道中日第309号線	-	相互	30km/h、規制なし	2	15.00	9.00	3.00	3.00
8	特別区道中日第325号線	-	相互	規制なし	2	15.00	10.50	2.00	2.50
9	特別区道中京第402号線	鍛冶橋通り	相互	50km/h	4,5	22.00	15.00	3.50	3.50
10	特別区道中京第409号線	平成通り	相互	40km/h	2	18.00	12.20	2.70	3.10
11	特別区道中京第410号線	居留地中央通り	相互	30km/h、規制なし	2	15.00	9.70	2.65	2.65
12	特別区道中京第411号線	居留地中央通り	相互	30km/h	2	11.00	6.00	2.50	2.50
13	特別区道中京第412号線	-	相互	40km/h	2,4	17.09	10.54	3.20	3.35
14	特別区道中京第413号線	鉄砲洲通り	相互	40km/h	2	15.00	9.70	2.65	2.65
15	特別区道中京第584号線	明正通り	一方、相互	30km/h規制区域、規制なし	1,2	11.00	6.60	2.00	2.40
16	特別区道中京第605号線	銀座桜通り	相互	40km/h	2	15.00	9.50	2.50	3.00
17	特別区道中京第625号線	-	相互	30km/h、40km/h	2	15.00	10.05	2.25	2.70
18	特別区道中京第689号線	-	一方	30km/h規制区域	2	15.00	9.00	3.00	3.00
19	特別区道中月第803号線	-	相互	40km/h	4	25.00	16.40	4.30	4.30
20	特別区道中月第807号線	-	相互	40km/h	2	15.00	8.85	3.00	3.15
21	特別区道中月第810号線	さざなみ通り	一方、相互	30km/h、30km/h規制区域	1,2,4	20.00	6.00	2.80	11.20
22	特別区道中月第812号線	-	相互	規制なし	2	20.00	12.00	4.00	4.00
23	特別区道中月第881号線	-	相互	40km/h	2	18.00	10.00	4.00	4.00

### 3. 整備スケジュールの設定

【参考】5年後(2028年度末)の  
自転車ネットワーク状況

■5年後の整備済(予定) 14.9km

※延長精査中



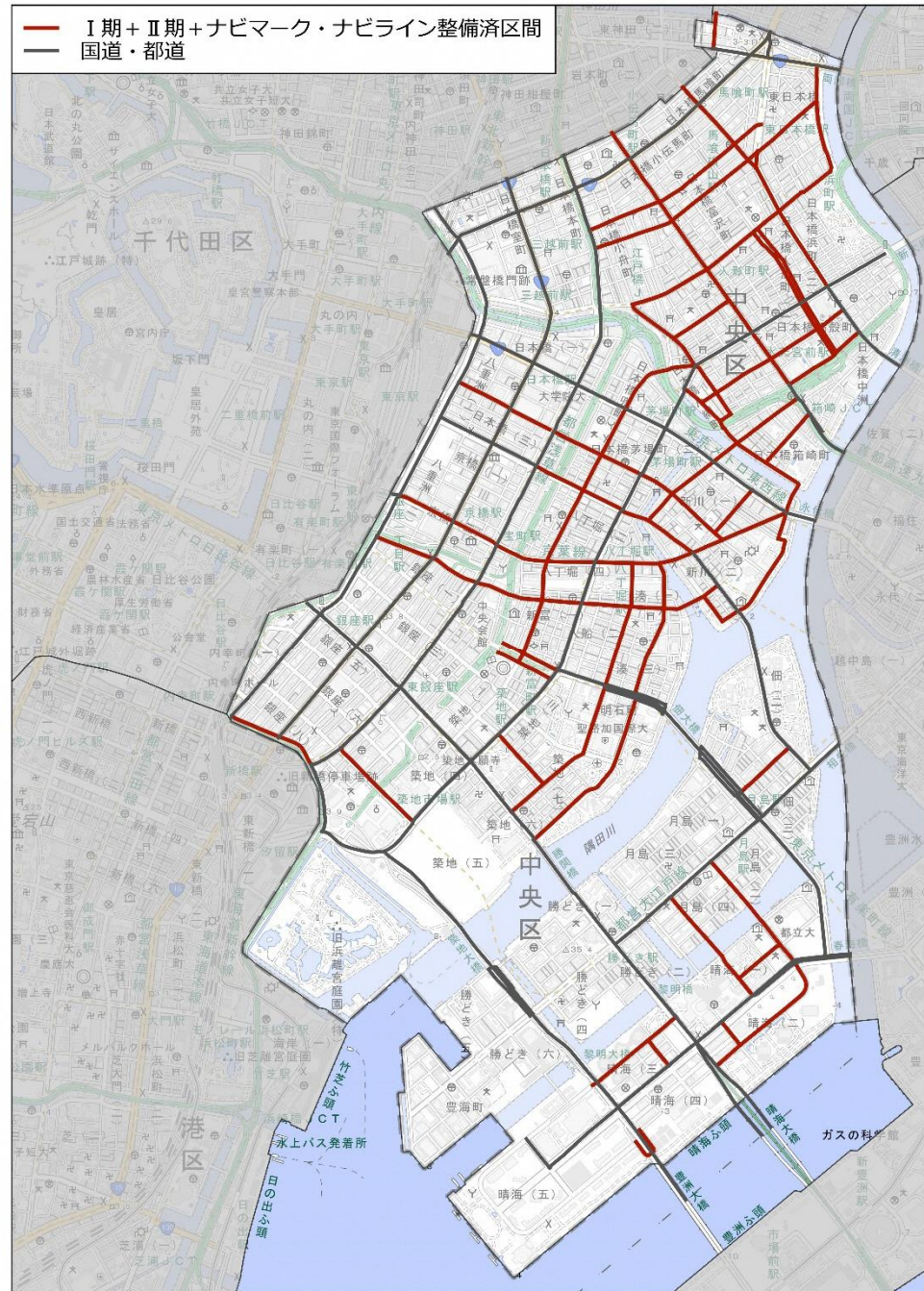


### 3. 整備スケジュールの設定

【参考】10年後(2033年度末)の  
自転車ネットワーク状況

■10年後の整備済(予定) 27.8km

※延長精査中



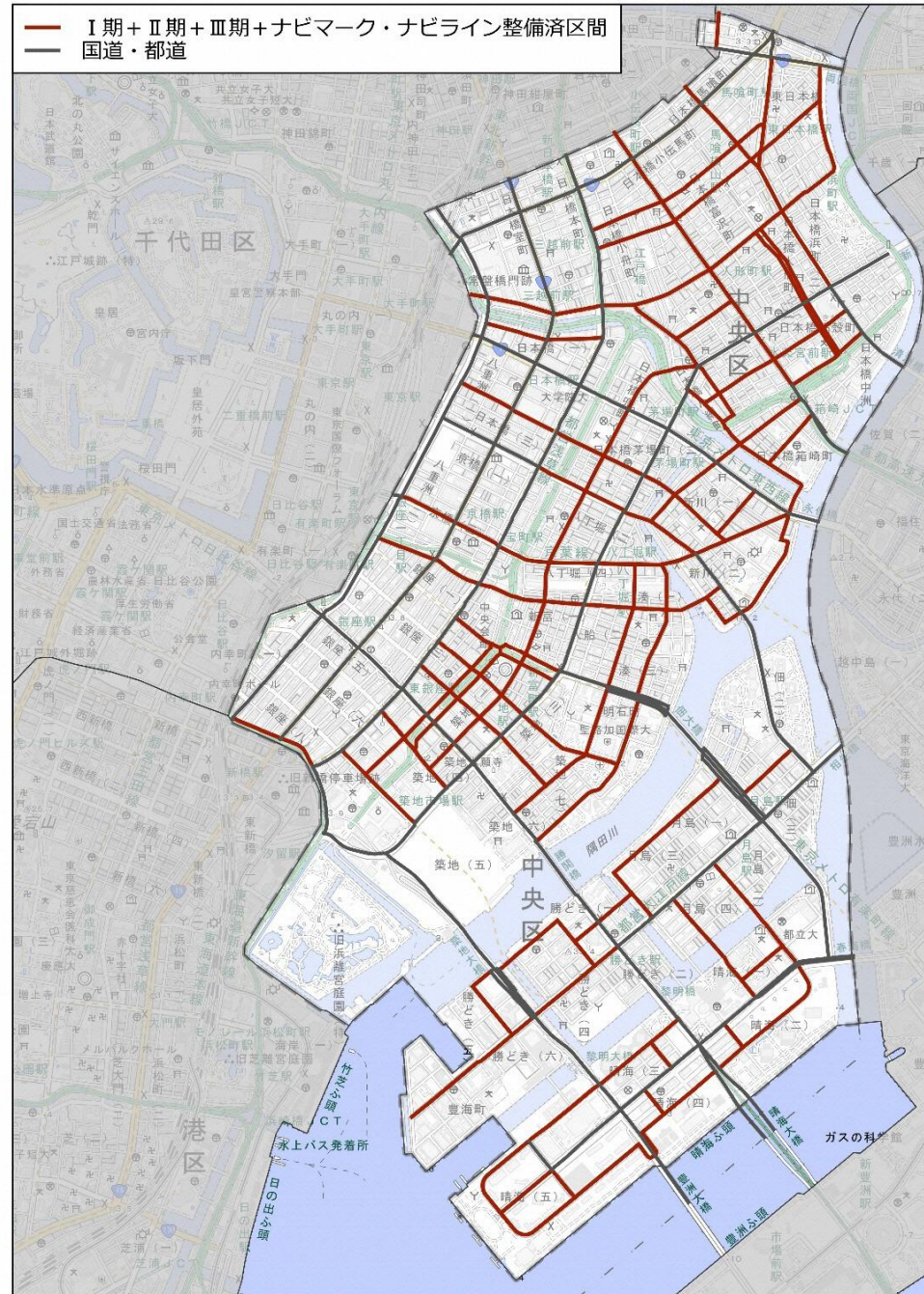


### 3. 整備スケジュールの設定

【参考】最終的な自転車ネットワーク状況

■最終的な整備済(予定) 39.7km

※延長精査中





# 4. 整備形態の選定

## (1) 基本的な整備形態の種類

- 自転車ネットワーク路線に選定した道路の整備形態は、国のガイドラインに準じた車道上の整備を基本とする。

### ■ガイドラインの整備形態

整備形態	【整備イメージ】
自転車道	<p>緑石線等</p> <p>歩道 自転車道</p>
自転車専用通行帯	<p>歩道 自転車専用通行帯 車道</p> <p>※自転車専用通行帯の幅の全部</p> <p>※自転車専用通行帯の幅の一部</p>
自転車と自動車を混在通行とする道路(車道混在)	<p>(1) 歩道のある道路における対策</p> <p>ピクトグラム等を設置</p> <p>歩道 車道</p> <p>[路肩・停車帯内の対策]</p> <p>[車線内の対策]</p> <p>※矢羽根型路面表示は外側線の下に重複させることができる</p> <p>(2) 歩道のない道路における対策</p> <p>路側帯 車道</p>

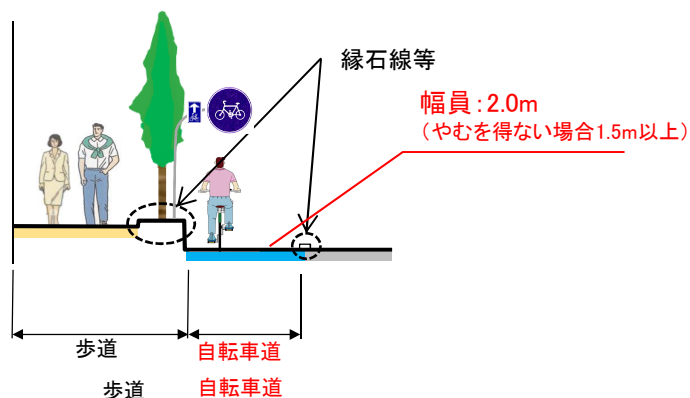
## 4. 整備形態の選定

### (1) 基本的な整備形態の種類 ① 自転車道

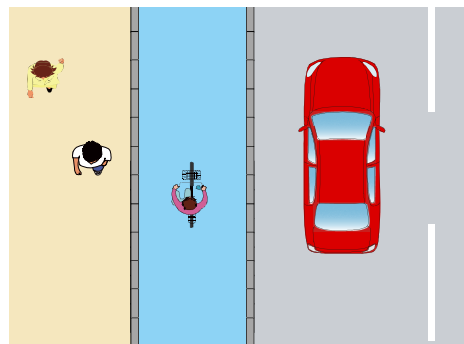
- 自転車道は、自動車、歩行者と縁石等で物理的に分離した自転車専用の道路で、他の交通の影響を受けない整備形態
- 自転車道とは、専ら自転車の通行の用に供するために、縁石線又はさくその他これに類する工作物により区画して設けられる道路の部分。
- 幅員は、2.0m以上。
- 地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、1.5mまで縮小することが可能。(道路構造令第10条の3)
- (ガイドラインでは、)一方通行が基本。
- 自転車道がある区間は、自転車道以外の車道を横断する場合及び道路の状況その他の事情によりやむを得ない場合を除き、普通自転車は自転車道を通行。(道路交通法第63条の3)

#### 整備イメージ

##### ■ 横断図



##### ■ 平面図



#### 標識・道路標示・路面表示など

##### 自転車専用(325の2)



##### 自転車一方通行(326の2-A、B)



#### 整備事例



※写真)川崎市



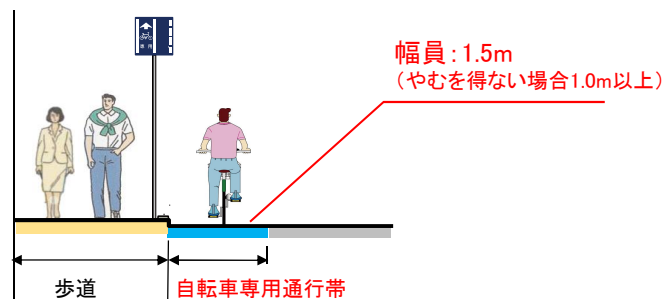
## 4. 整備形態の選定

### (1) 基本的な整備形態の種類 ② 自転車専用通行帯

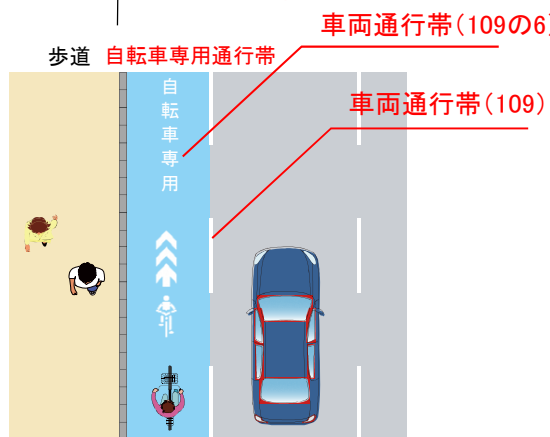
- 自転車専用通行帯は、車道に設けられた自転車専用の車両通行帯で、軽車両以外の車両、歩行者と空間的に分離された整備形態。
- 自転車専用通行帯は、道路構造上、自転車を安全かつ円滑に通行させるために設けられた帯状の車道の部分(道路構造令第2条第15項)であって、道路交通法で標識等で普通自転車専用の通行帯として指定したもの(道路交通法第20条第2項)
- 幅員は、1.5m以上。
- 道路の状況等によりやむを得ない場合(交差点の右折車線設置箇所等、区間の一部において空間的制約から1.5m確保が困難な場合)1.0mまで縮小することが可能。(道路構造令第10条の3)
- 自転車専用通行帯設置区間の歩道に普通自転車歩道通行可の標識がある場合、自転車は歩道を通行することができますが、あくまでも歩道通行は例外であり、通行する場合は車道寄りを徐行。

#### 整備イメージ

##### ■ 横断図



##### ■ 平面図



#### 標識・道路標示・路面表示など

専用通行帯(327の4)



専用通行帯(109の6) → 白文字

車両通行帯(109) → 白破線

普通自転車専用通行帯(327の4の2)



#### 整備事例



※写真) 港区



※写真) 練馬区

## 4. 整備形態の選定

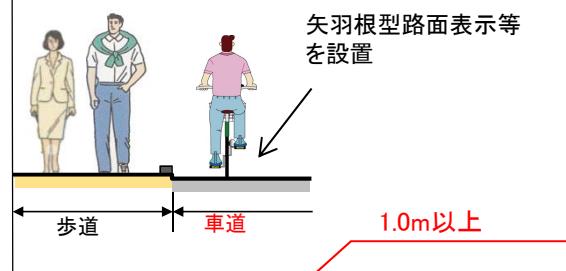
### (1) 基本的な整備形態の種類 ③ 車道混在

- 車道混在は、車道内に矢羽根型路面表示を設置し、自転車と自動車縦列で混在しながら通行し、歩行者と空間的に分離された整備形態。

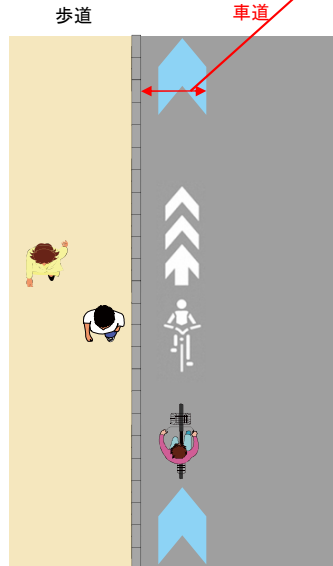
- 車道混在は、自転車が通行すべき車道の左側に、通行場所及び通行方法を明確化するための法定外の路面表示。
- 矢羽根型路面表示の幅や、長さはガイドラインを標準とし、道路の特性や既存の整備事例をもとに設定。
- 歩道がある道路では、路面表示の右側が路肩幅から1m以上確保することが望ましい。
- 歩道がない道路では、路面表示の右側が車道外側から1m以上確保することが望ましい。

#### 整備イメージ

##### ■横断面図



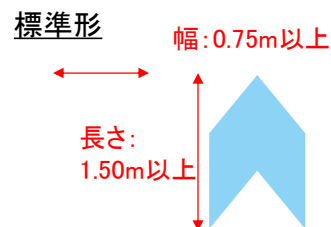
##### ■平面図



#### 標識・道路標示・路面表示など

ナビマークとナビラインをセットで整備するものとし、交通管理者がナビマークのみを整備しているのは、交通安全対策の一環として整備しているもので、通行空間の補完的な役割とする

矢羽根型路面表示(ナビライン)※1



ナビマーク



※1安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン(平成28年7月)

#### 整備事例



※写真)川崎市



※写真)練馬区



## 4. 整備形態の選定

### (2) 整備までの方向性

#### 方向性 その1

早期ネットワーク化を  
図るための  
車道混在整備

##### 区の道路の特性

- 幅員の狭い区間が多い。
- 荷捌き用駐車スペースや、バス停部が多く存在する。

- ガイドラインでは、理想的な整備形態の選定を自動車交通量や自動車の実勢速度に基づいて選定している。しかし、限られた道路空間で自転車道や自転車専用通行帯を整備するには、幅員構成や車線数の見直しのために、大規模な道路改良工事等が必要となり、整備までに長期間を要することが想定される。
- そのため、**早期のネットワーク化を図るために、既存の整備事例をもとに、柔軟な整備が可能な車道混在を基本にしなが、安全性に留意して進めていく。**

#### 方向性 その2

歩道内の  
自転車通行空間  
(視覚分離)の  
運用

##### 区の道路の特性

歩道内に既に整備・計画が進んでいる自転車通行空間(視覚分離)が多く存在する。

- 今後の自転車通行空間は原則として、車道上での整備を計画していく。
- 既設の歩道内の自転車通行空間については、歩行者と自転車の通行空間が視覚的・構造的に明確に分離され、安全性が確保されている場合は、歩道内での自転車通行空間として運用する。
- 車道上の整備を行った区間については、原則廃止するが、車道上の自転車通行区間の利用が徹底するまでは、歩道内の自転車通行空間も併用していく。
- 自転車通行空間として運用する歩道内では、安全啓発として、自転車は車道側を徐行するルール等の理解促進を図っていく。

## 4. 整備形態の選定

### (2) 整備までの方向性

#### 方向性 その3

自転車ネットワーク  
路線以外の  
道路の安全対策

- 自転車ネットワーク路線に選定されていない路線についても、自転車の車道通行を原則とした自転車の安全ルールを徹底させ、歩行者、自動車、自転車が安全に通行できるよう、安全対策を講じていく。
- 事故が多発している区間、整備の必要性が高い路線については、地域の実情に応じて、自転車ネットワーク路線と同様の考え方で自転車通行空間の整備を実施する。

#### 方向性 その4

路上パーキング・  
バス停等を考慮した  
自転車通行空間の  
整備方法の検討

- 「方向性その1」による車道混在整備を進めると同時に、路上パーキング・バス停等を考慮し、区の道路の特性を鑑みた、**自転車通行空間の整備方法を検討をしていく。**
- **検討にあたっては、実証実験等を交えながら効果を検証し、本区に適した整備方法の確立を目指す。**

#### 今後、検討すべき道路の一例

- 路上パーキング・バス停等を考慮した自転車通行空間の整備方法
- 自動車の一方通行規制の道路における逆方向側を通行する自転車通行空間の整備方法
- 自動車による左折巻き込み事故防止のため、交差点流入部における自転車の直進方法



## 4. 整備形態の選定

### 【参考】基本的な整備形態選定方法のイメージ

※整備形態選定方法のイメージは、ガイドラインを参考にした選定方法の一例を示したものであり、必ずしもこの方法に沿って、整備形態を決定していくものではない。実際の整備は、道路管理者が交通管理者と協議した上で決定する。

STEP1  
ガイドラインを  
参考とした  
整備形態選定

- ✓ 国のガイドラインに示された目安を参考としつつ、「規制速度」、「外形基準(車線数等の道路構造)」を用いて、各路線における交通状況も考慮し、整備形態を選定。

STEP2

整備の  
可能性検討

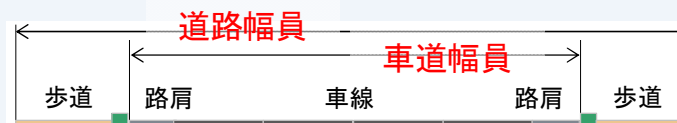
- ✓ STEP1で選定した整備形態が自転車道・自転車専用通行帯の場合は、整備が可能か検討。

#### 検討視点

<前提条件>

- ・用地取得を伴う道路拡幅は行わない。
- ・パーキングメーターが設置されている停車帯は、自転車通行空間と共存していく。

1. 地下鉄入口、電線共同溝、その他移設が困難な地下埋設物があるか否か。
2. 車道幅員内で整備が可能か否か。
3. 道路幅員内で整備が可能か否か。



(歩車道の幅員構成の変更や、将来的な道路改良工事等による)

STEP1・2で選定した整備形態は自転車通行空間としての理想の整備形態であるが、整備には道路改良工事等必要となり、長期間を要することもある。そのため、**早期の整備効果を得られる整備形態も検討**した上で、STEP3に進む。

- ✓ STEP1で選定した整備形態が**車道混在の場合**は、**車道混在で整備**。

STEP3

整備形態の決定

- ✓ STEP2で選定した整備形態を、連続性や地域の実情等をふまえ見直し、**交通管理者との協議の上で整備形態を決定**。