

## 第4章

# 中央区自転車 ネットワーク整備方針

- 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 整備方法の選定

## 第4章 中央区自転車ネットワーク整備方針

### 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を構成する路線（自転車ネットワーク路線）の選定や、その路線の整備方法の選定等についての基本的な考え方をまとめています。

区においても、国のガイドラインを勘案しながら、区の道路構造等の実情に合わせて、自転車通行空間の整備を推進していくために自転車ネットワーク整備方針を策定します。

方針を基に、自転車通行空間の整備を推進することで、歩行者、自転車、自動車が共に安心して快適に通行できる交通環境の実現を目指します。

#### (2) 中央区自転車ネットワーク整備方針とは

中央区自転車ネットワーク整備方針では、交通状況等を踏まえて、自転車ネットワーク路線を選定し、計画的に整備することで早期にネットワーク効果を発現できるよう、整備スケジュールを設定するとともに、各路線の整備方法を選定するにあたっての基本的な考え方を示していきます。

本方針は、区道を対象とします。国道および都道については、各道路管理者がそれぞれの計画を基に整備を行います。本区では本方針に基づき、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を図っていきます。

#### (3) 自転車ネットワーク路線の整備の流れ

整備は、図4-1の手順で進めます。自転車ネットワーク路線を選定後、整備スケジュールの設定、整備方法の選定、交通管理者等との協議を踏まえ、実施していきます。



図4-1 自転車ネットワーク路線の整備の流れ

## 2 自転車ネットワーク路線の選定

### (1) 自転車ネットワーク路線の考え方

本方針では、自転車の主要動線となり得る連続した道路を「自転車ネットワーク路線」として選定します。

自転車ネットワーク路線の選定にあたっては、車線数等の道路構造から【抽出基準】を設定し、自転車ネットワーク候補路線を抽出します。

一方で、商店街等の歩行者が中心となる道路・エリアや、幅員の比較的狭い生活道路等の通過を目的とする自転車を誘導すべきでない道路は、自転車ネットワーク路線から除外する【除外要件】に設定します。

以上の考え方に従い、図 4-2 の選定手順により自転車ネットワーク路線を選定します。自転車ネットワーク候補路線の抽出基準 1～3 に該当する道路を図 4-3～図 4-6、自転車ネットワーク路線としない道路の除外要件 1～2 に該当する道路を図 4-7 に示します。

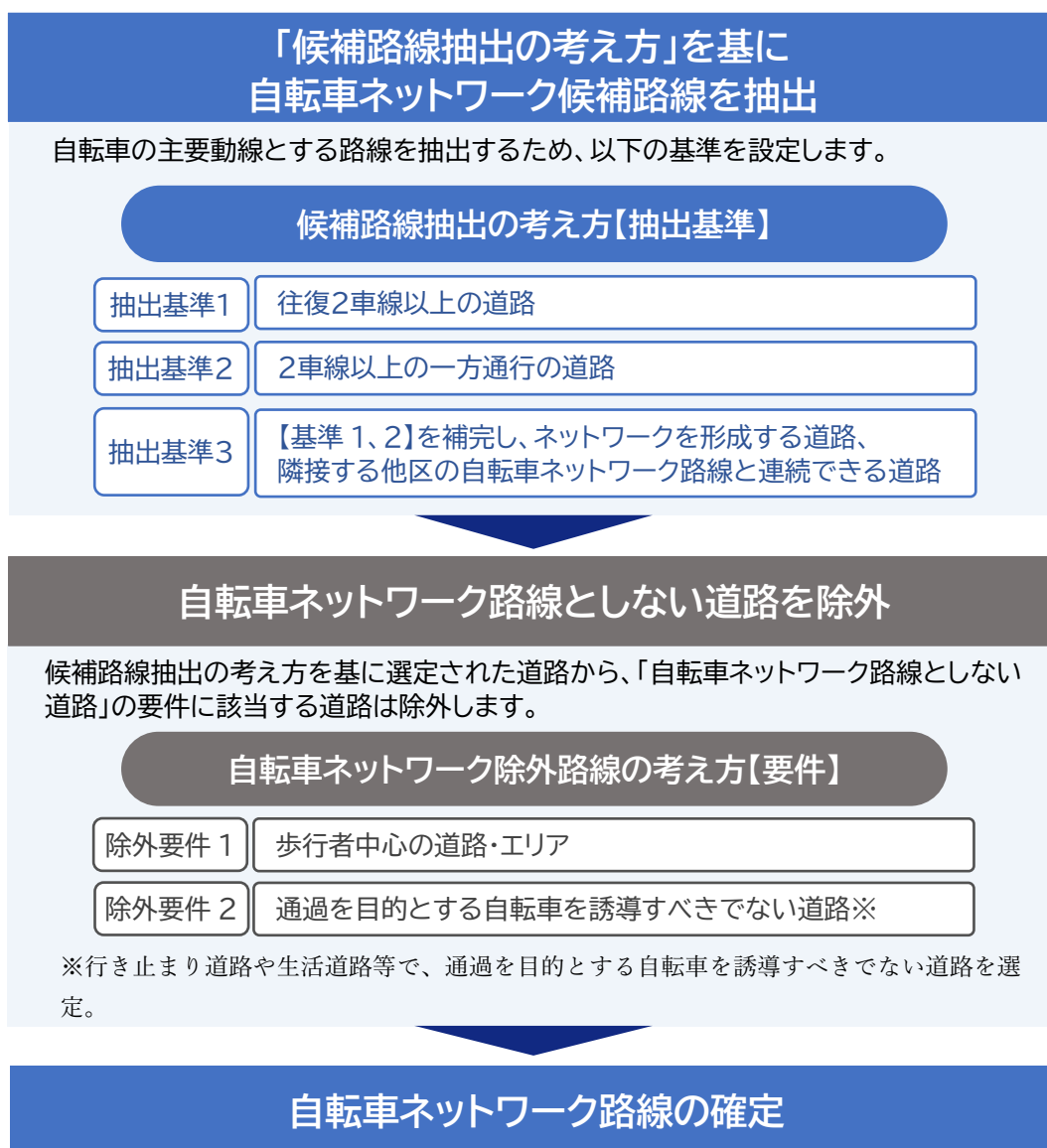


図 4-2 自転車ネットワーク路線の選定手順

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
- - - 基準1 将来的に往復2車線以上となる道路

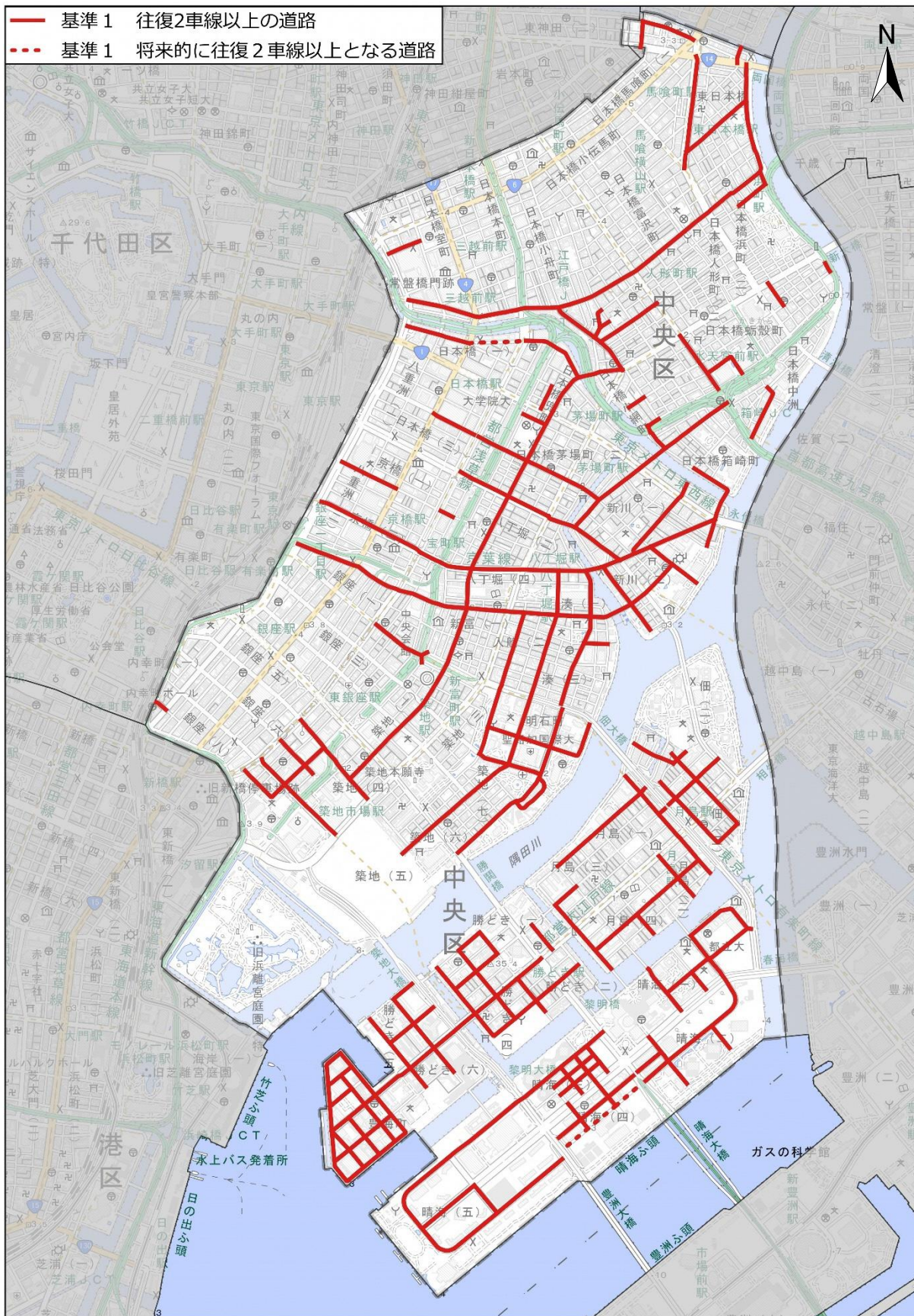


図 4-3 往復2車線以上の道路

抽出基準2

2車線以上の一方通行の道路

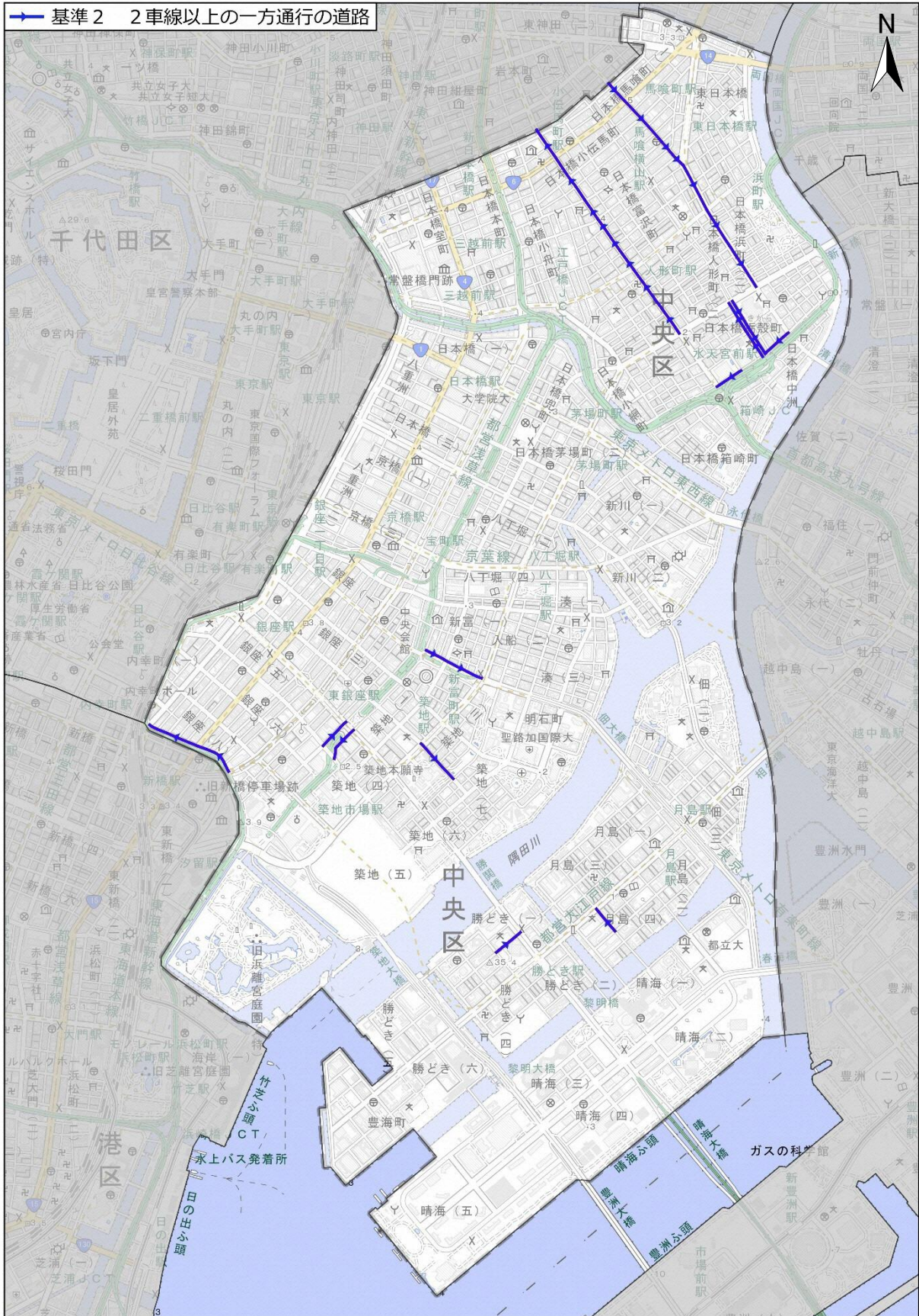


図 4-4 2車線以上の一方通行の道路

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連続できる道路

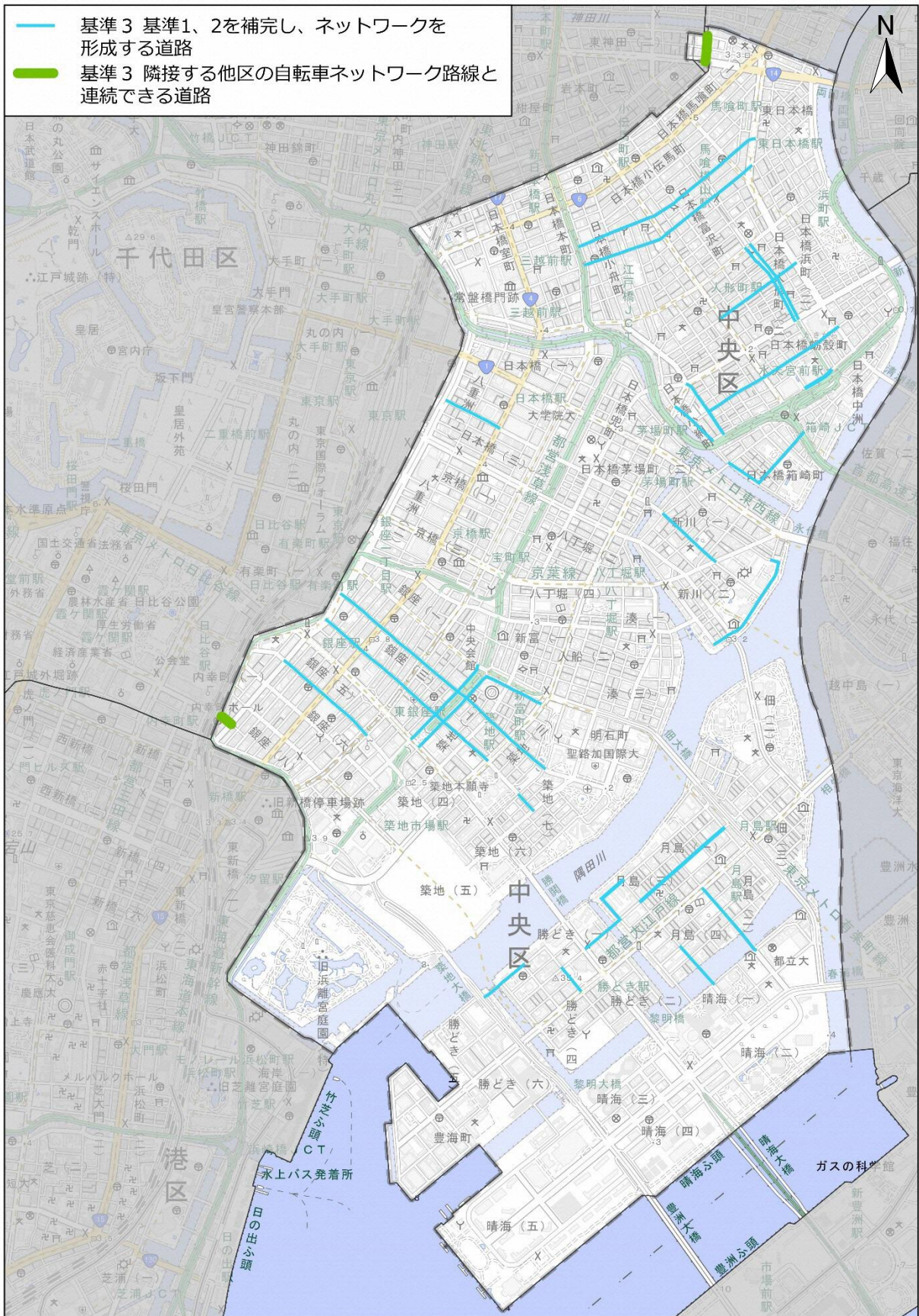


図 4-5 【基準1、2】を補完し、ネットワークを形成する道路  
隣接する他区の自転車ネットワーク路線と連続できる道路

抽出基準1～3に該当する道路

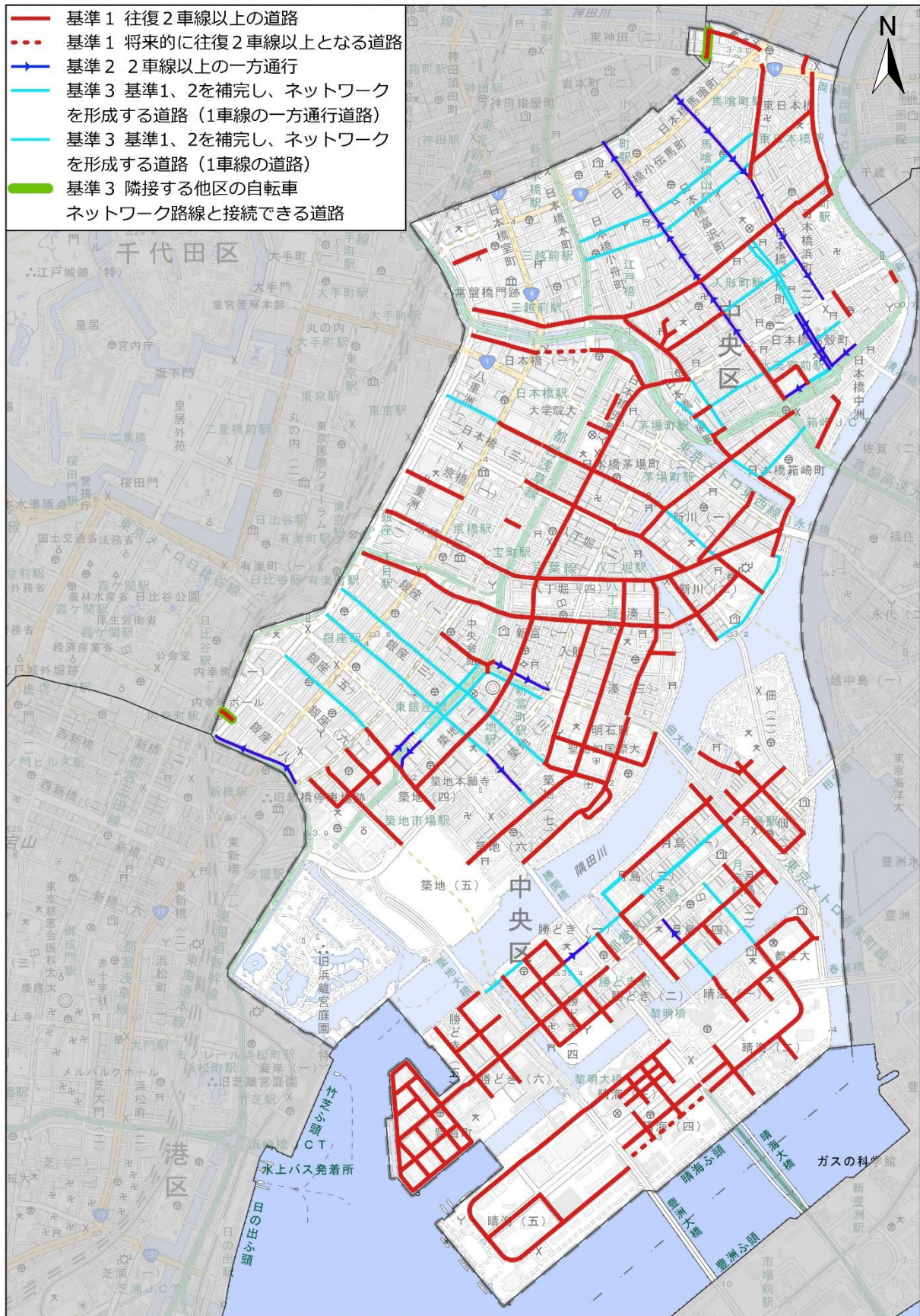


図 4-6 抽出基準1～3に該当する道路

除外要件1

歩行者中心の道路・エリア

除外要件2

通過を目的とする自転車を誘導すべきでない道路※

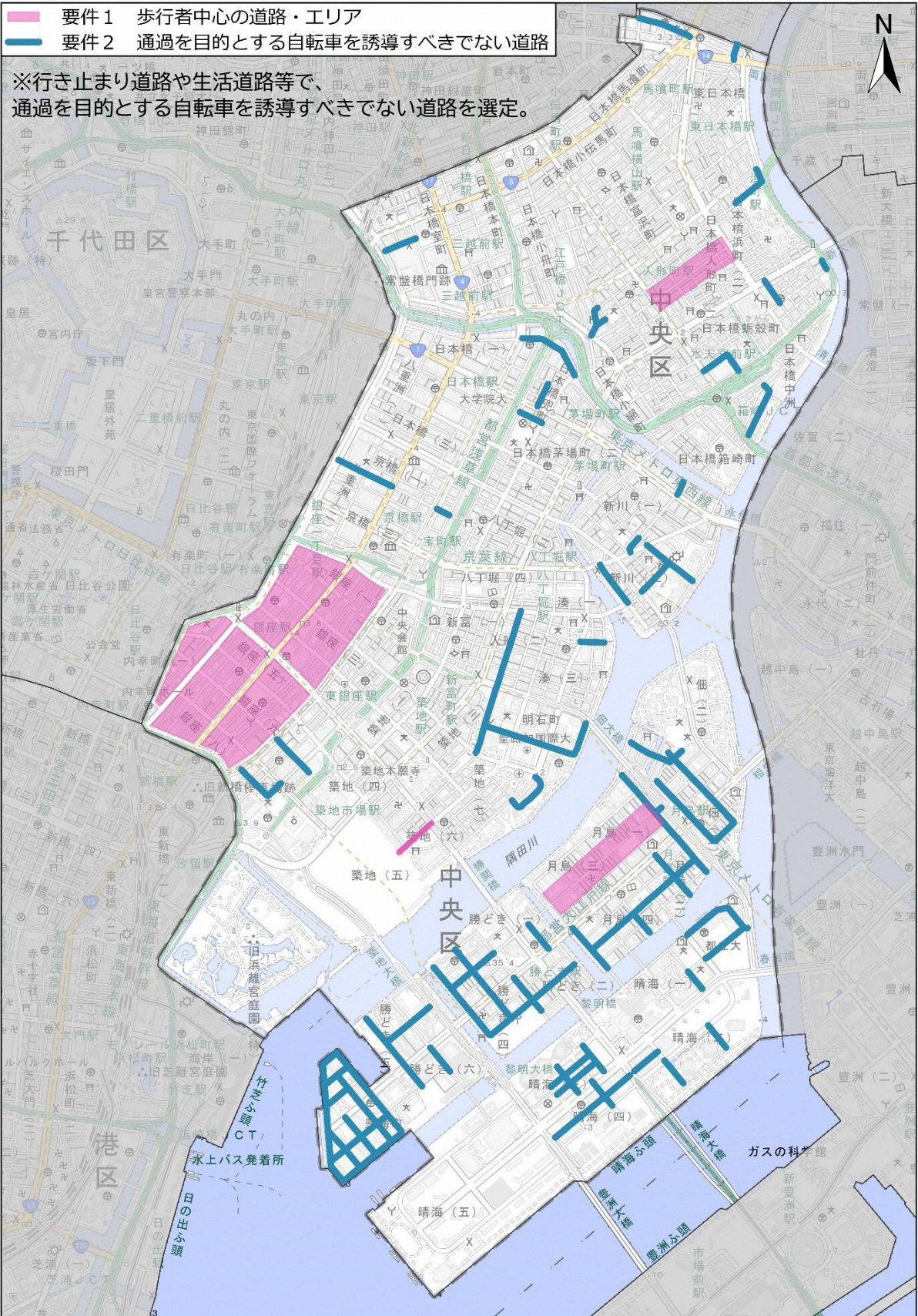


図 4-7 自転車ネットワーク路線から除外する道路



## (2) 自転車ネットワーク路線の選定結果

選定手順に基づき選定した路線を自転車ネットワーク路線とし、図 4-8 に示します。図には国道および都道を参考として掲載しており、国道および都道の自転車通行空間は、各道路管理者によって、計画的に整備が進められています。

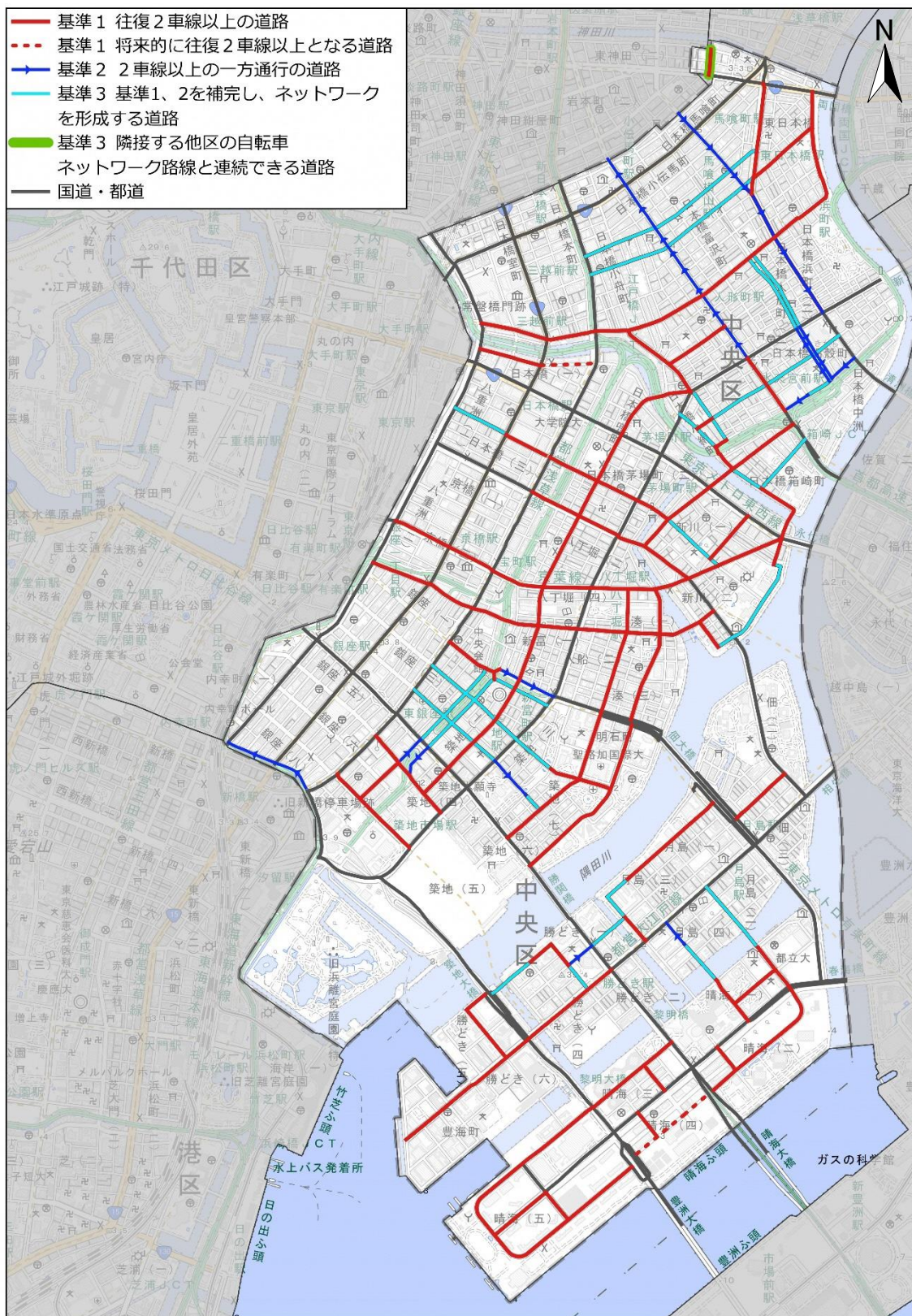


図 4-8 選定した自転車ネットワーク路線（国道および都道含む）

区の自転車ネットワーク路線を図 4-9 に示します。自転車ネットワーク路線は今後、自転車の主要動線となり得る連続した道路として、35.1km の自転車通行空間を整備していきます。

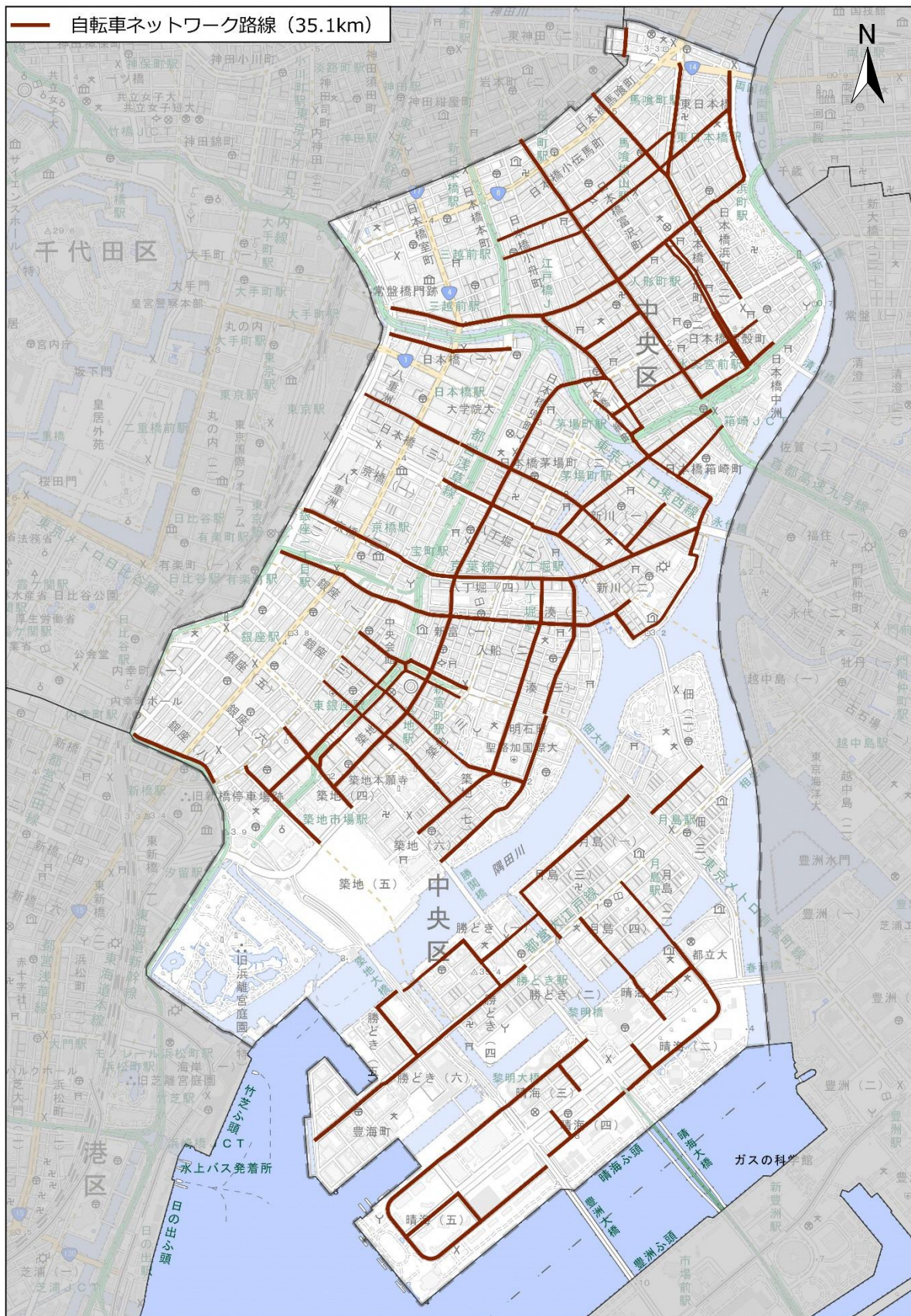


図 4-9 選定した自転車ネットワーク路線

### 3 整備スケジュールの設定

#### (1) 対象路線

「2 自転車ネットワーク路線の選定」において、選定した自転車ネットワーク路線を対象とします。

#### (2) 整備スケジュールの考え方

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）の整備時期を設定します。早期にネットワーク効果が発現できる区間や、道路改修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するとともに、再開発事業等の機会を捉えて中長期的に整備を行っていきます。

スケジュールの設定方法は以下のとおりです。

##### ■ Ⅰ期の路線の選定

- ① Ⅰ期の期間に予定している道路改修工事や、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、ネットワーク化が図れる区間。

##### ■ Ⅱ期の路線の選定

- ① Ⅱ期の期間に予定している道路改修工事や、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期の整備路線以外で、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修工事や、電線共同溝、再開発事業等の他事業と合わせて整備が可能な区間。（今後の検討も含む。）
- ② 歩道上に自転車通行空間が整備されている区間。

### (3) 整備スケジュール

設定した整備スケジュールは、I期(2024~2028年度)に整備する路線は約11.6km、II期(2029~2033年度)に整備する路線は約11.1km、III期(2034年度以降)に整備する路線は約10.3kmです。整備スケジュールを路線ごとに図4-10に示します。

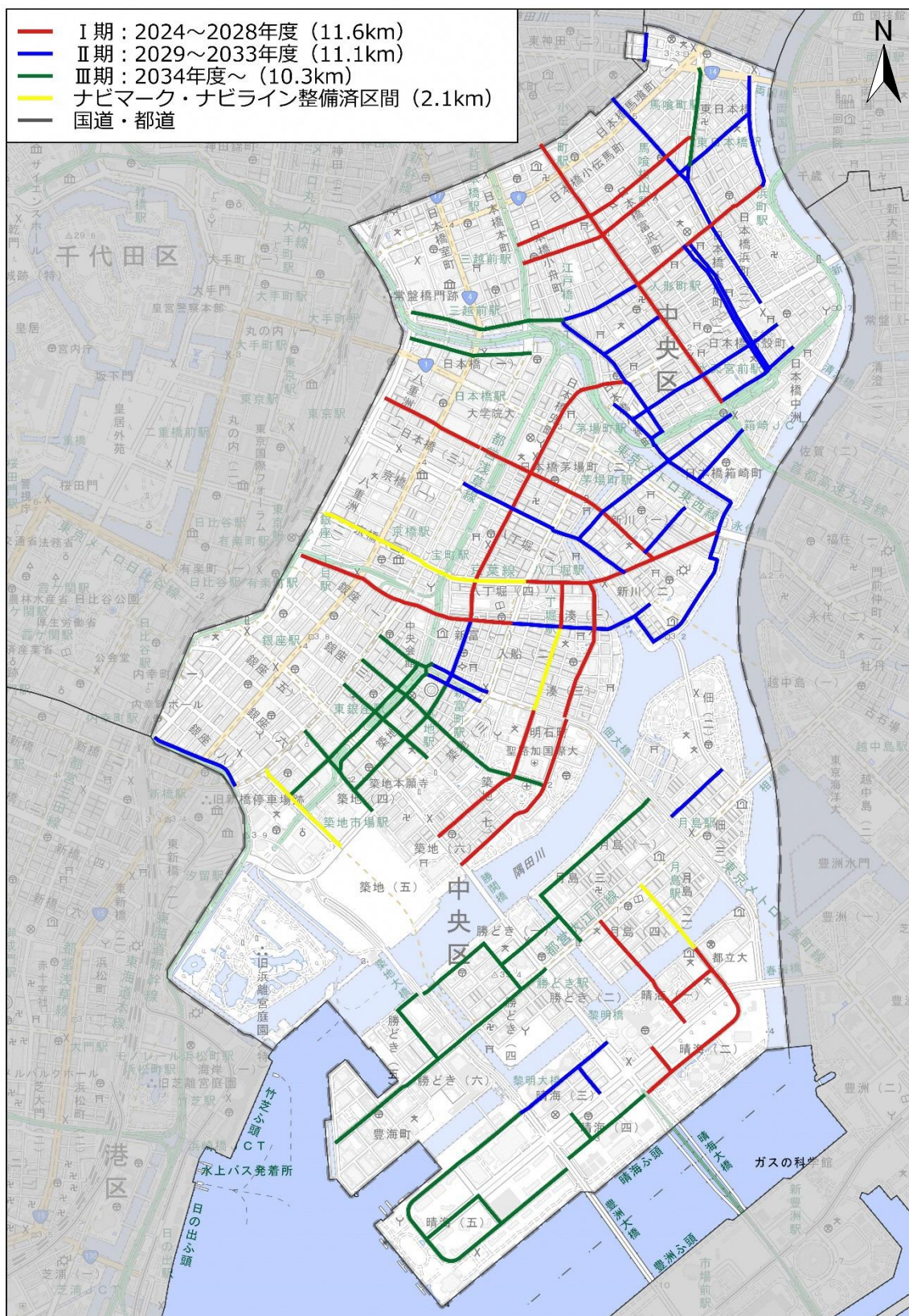


図 4-10 整備スケジュールの設定結果

I期整備予定路線の概況を表4-1に示します。今後、交通管理者との協議を行いながら、令和10(2028)年度までの整備を進めていきます。

表 4-1 I期整備予定路線

番号	路線名称	愛称名	通行	規制速度	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、 60km/h	21.93	14.23	3.80	3.90
2	特別区道中日 第5号線	-	一方	40km/h	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	22.00	15.00	3.50	3.50
4	特別区道中日 第7号線	平成通り	相互	40km/h	20.00	12.40	3.50	4.10
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	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	15.00	8.00	3.50	3.50
7	特別区道中日 第309号線	-	相互	30km/h、60km/h	15.00	9.00	3.00	3.00
8	特別区道中日 第325号線	-	相互	60km/h	15.00	9.00	3.00	3.00
9	特別区道中京 第402号線	鍛冶橋通り	相互	50km/h	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	18.48	12.02	3.20	3.26
11	特別区道中京 第410号線	居留地中央通り	相互	30km/h、60km/h	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	11.00	6.00	2.50	2.50
13	特別区道中京 第412号線	-	相互	40km/h	18.07	10.47	3.80	3.80
14	特別区道中京 第413号線	鉄砲洲通り	相互	40km/h	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	30km/h、60km/h	11.00	6.00	2.50	2.50
16	特別区道中京 第605号線	銀座桜通り	相互	40km/h	15.00	10.00	2.50	2.50
17	特別区道中京 第625号線	-	相互	30km/h、40km/h	15.00	9.70	2.65	2.65
18	特別区道中京 第689号線	-	一方	30km/h	14.40	6.60	3.00	4.80
19	特別区道中月 第803号線	-	相互	40km/h	25.00	16.00	4.50	4.50
20	特別区道中月 第807号線	-	相互	40km/h	15.00	9.00	3.00	3.00
21	特別区道中月 第810号線	さざなみ通り	一方、相互	30km/h	10.91	6.01	2.45	2.45
22	特別区道中月 第812号線	-	相互	60km/h	20.00	12.00	4.00	4.00
23	特別区道中月 第881号線	-	相互	40km/h	18.00	9.00	4.50	4.50

※ I期整備予定路線は、周辺環境等の状況により変更する可能性があります。

※規制速度は、区の現地調査によるものです。

※幅員は、代表断面の認定幅員を採用しており、現状と異なる場合があります。

ナビマーク・ナビラインの整備が完了している区間に I 期（2024～2028 年度）の整備路線を加えた自転車ネットワーク状況を図 4-11 に示します。

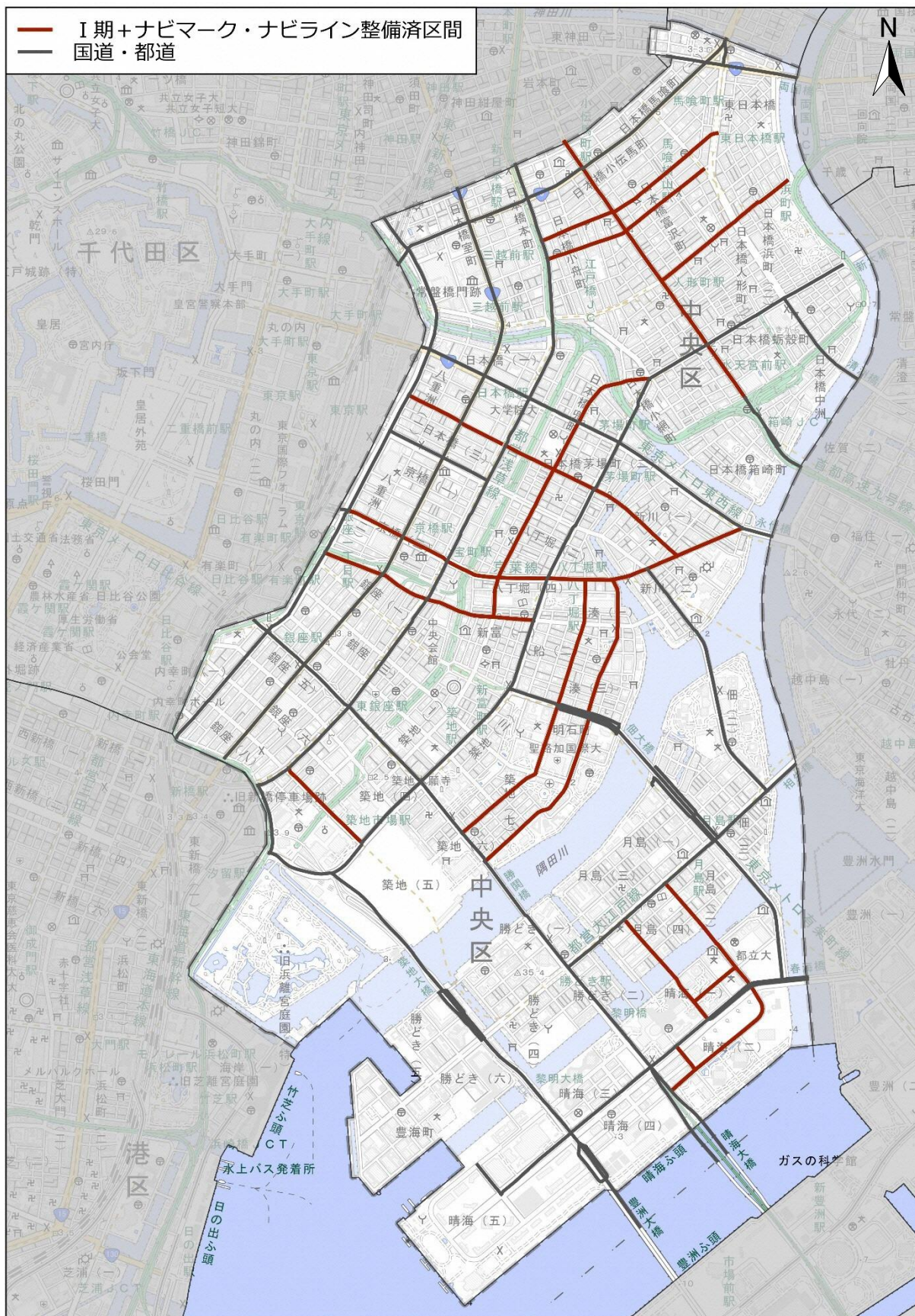


図 4-11 I 期・ナビマーク・ナビライン整備済区間

I期整備路線およびナビマーク・ナビラインの整備が完了している区間にII期(2029~2033年度)の路線を加えた自転車ネットワーク状況を図4-12に示します。

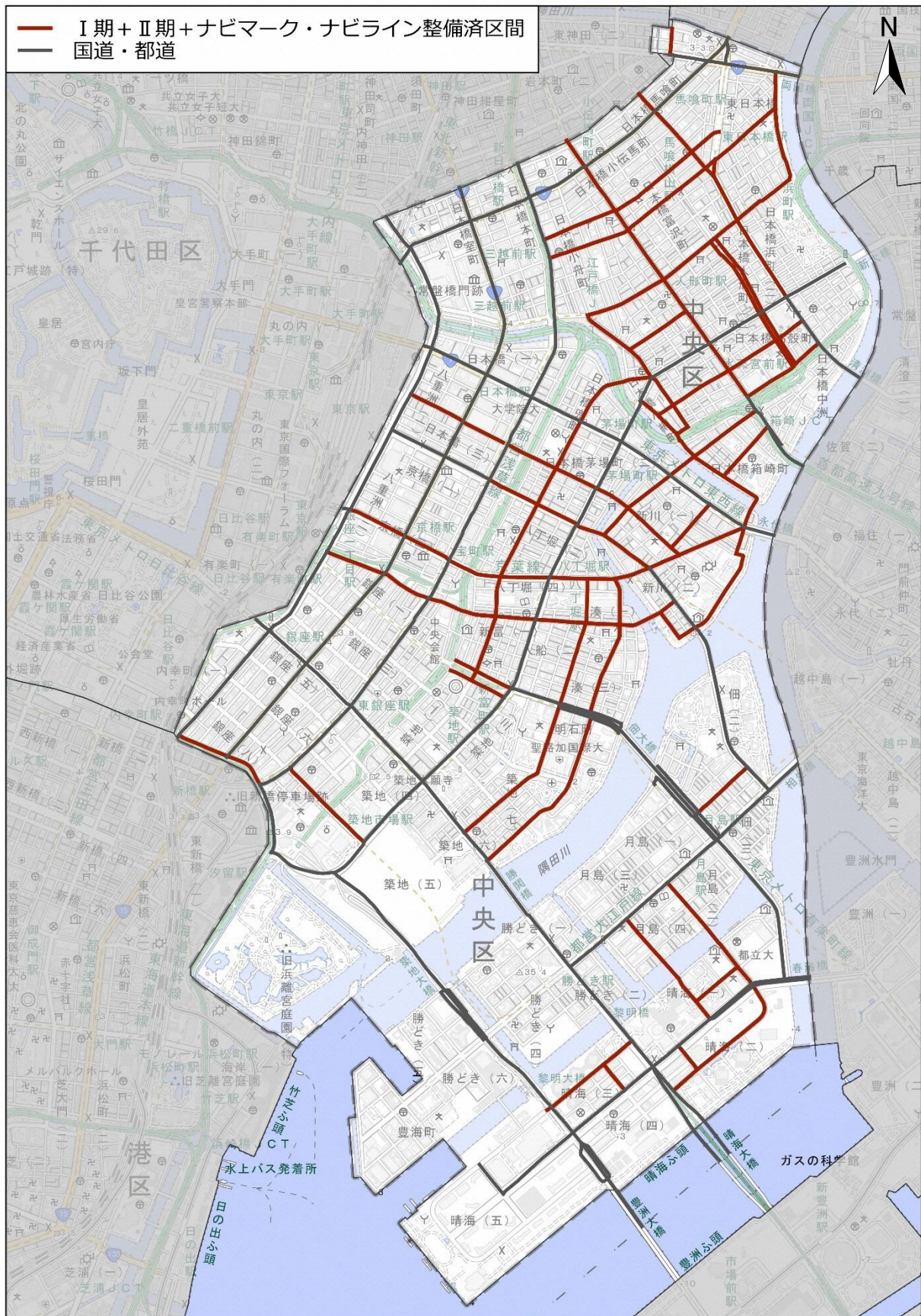


図4-12 I期・II期・ナビマーク・ナビライン整備済区間

Ⅲ期（2034年度以降）までのすべての路線を整備した後の自転車ネットワーク状況を図 4-13 に示します。

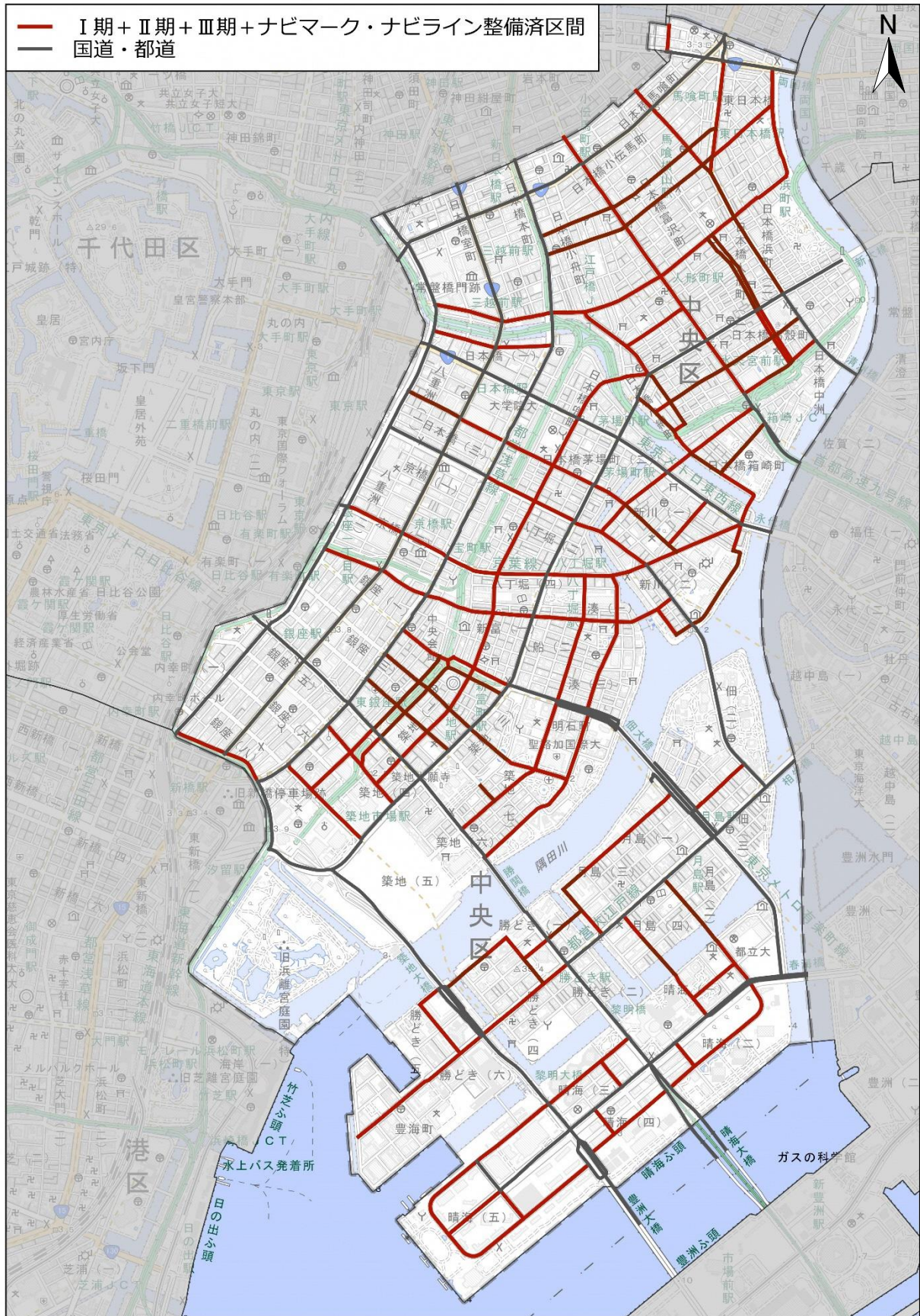


図 4-13 I期・II期・III期・ナビマーク・ナビライン整備済区間



## 4 整備方法の選定

### (1) 基本的な整備方法の種類

自転車ネットワーク路線の整備は、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）」に基づき、車道上を基本とし、今後、交通管理者等との協議により決定していきます。

下記に整備方法の一例を図4-14に示します。

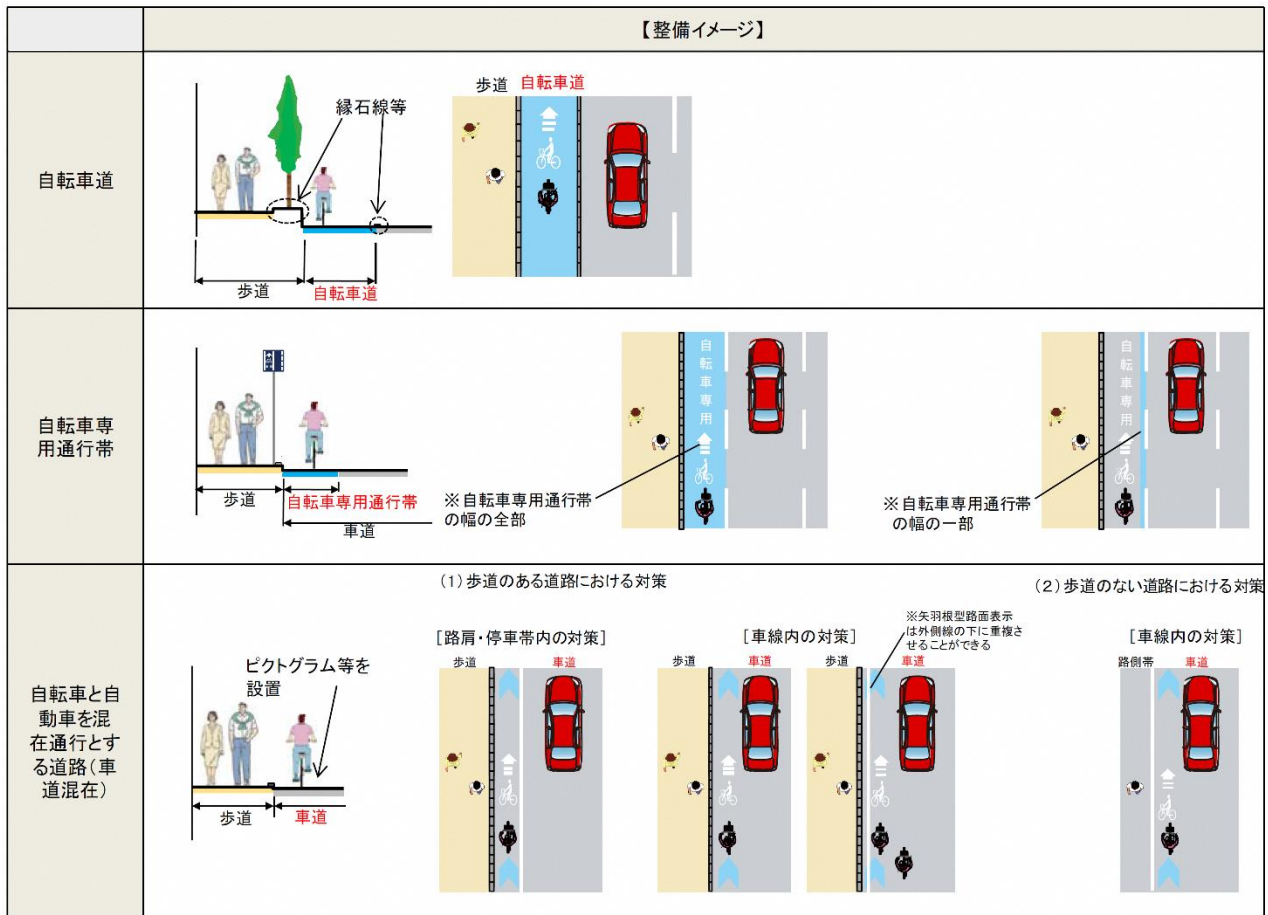


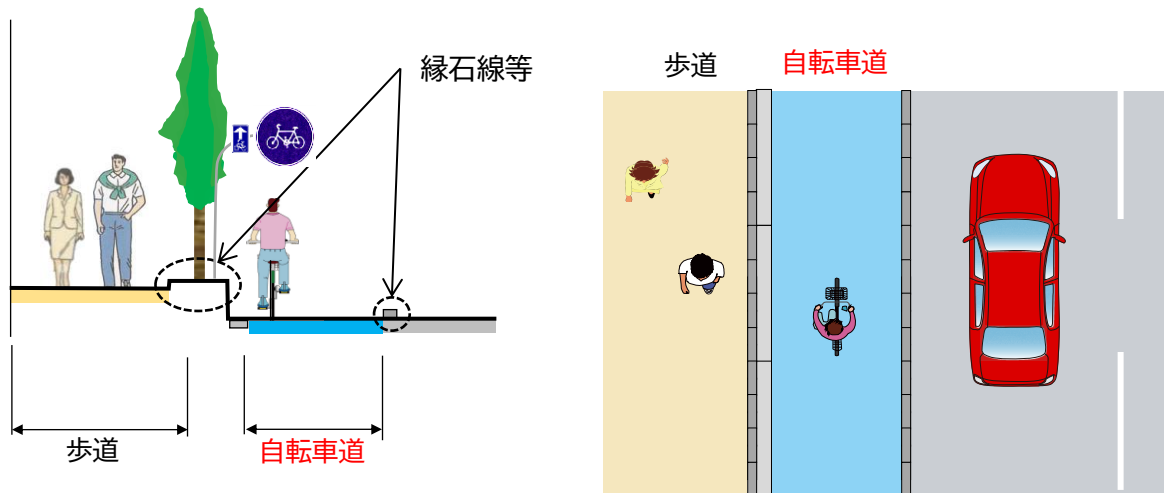
図 4-14 ガイドラインに示された整備方法

## 1) 自転車道

自転車道は、縁石等の工作物で車道と物理的に分離させた整備方法です。

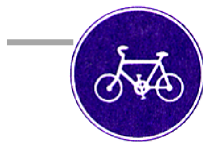
### 自転車道の整備イメージ

- 自転車道とは、専ら自転車の通行の用に供するために、縁石線又は柵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です。
- ガイドラインでは、自転車道は一方通行とすることが推奨されています。



### 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)



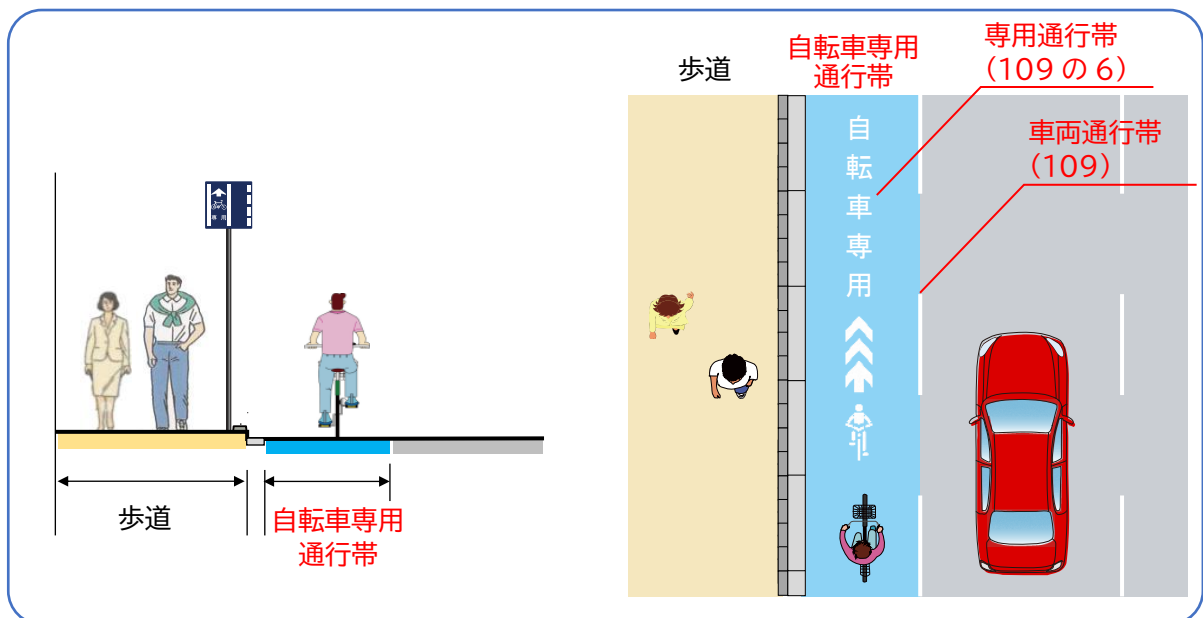
道路標識や道路標示は、道路法及び道路交通法の規定に基づき「道路標識、区画線及び道路標示に関する命令」により定められています。道路標識は、第1条から第4条、道路標示は第8条から第10条で定められています。

## 2) 自転車専用通行帯

自転車専用通行帯は、車道上に設けられた自転車専用の通行帯のことで、道路標示や帯状の路面表示により視覚的に分離された整備方法です。

### 自転車専用通行帯の整備イメージ

- 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、標識等で普通自転車が通行しなければならない車両通行帯として指定したものです。(道路交通法第20条第2項)
- 補助標識「自転車除く」が設置してある一方通行道路でも、自動車の一方通行と逆方向に自転車専用通行帯を設置することは出来ません。このため、自動車の一方通行の道路には一方通行と逆方向の車道上に、自転車専用通行帯に準じた自転車通行空間の幅員の確保および路面表示を設置することが望ましいとされています。



### 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)

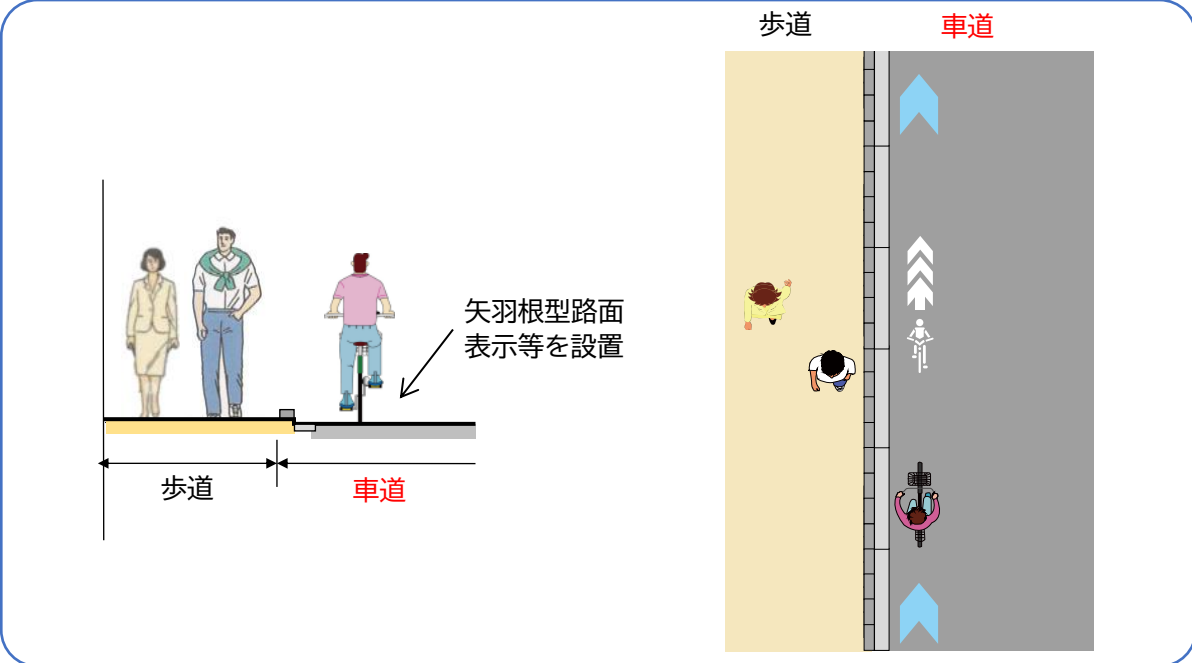


### 3) 車道混在 (ナビマーク・ナビライン)

車道混在は、車道内に矢羽根型路面表示を設置し、自転車自動車と混在しながら通行することを注意喚起する整備方法です。

#### 車道混在の整備イメージ

- 車道混在とは、法定外表示であるものの、自転車道や自転車専用通行帯もない道路において、自転車と自動車とが混在して通行することを矢羽根等の路面表示を用いて明示する整備方法を指します。
- 車道混在は、自転車が通行すべき車道の左側に、通行場所および通行方法を明確化するための法定外の路面表示です。
- 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しています。



#### 標識・道路標示・路面表示など

<p>矢羽根型路面表示(ナビライン)※ 標準形</p> <p>長さ: 1.50m 以上</p> <p>幅:0.75m 以上</p>	<p>警視庁が設置している ナビマーク</p> <p>幅:0.40m</p>
---	--

車道混在による整備方法はナビマークとナビラインをセットで整備するものとする。

※ 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)

## (2) 整備までの方向性

自転車ネットワーク路線の整備方法の選定にあたり、方向性を整理しました。

### 方向性 その1

#### 早期ネットワーク化を図るため車道混在での整備

##### 区の道路の特性

- 比較的幅員の狭い区間が多い。
- 荷捌き用駐車スペースや、バス停が多く設置。

- ✓ ガイドラインでは、理想的な整備方法を自動車交通量や自動車の実勢速度に基づいて示しています。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等、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します。そこで、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ら、安全性に留意して進めていきます。

### 方向性 その2

#### 歩道内の自転車通行空間の運用

##### 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。

- ✓ 今後の自転車通行空間は原則として、車道上での整備を進めていきます。
- ✓ 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ている場合は、歩道内での自転車通行空間として運用していきます。
- ✓ 歩道内の自転車通行空間を走行する自転車に対し、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きます。

### 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安全ルールの理解の促進を図り、歩行者、自転車、自動車が安全に通行できるよう、安全対策を講じていきます。
- ✓ 事故が多発している区間等、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していきます。

### 方向性 その4

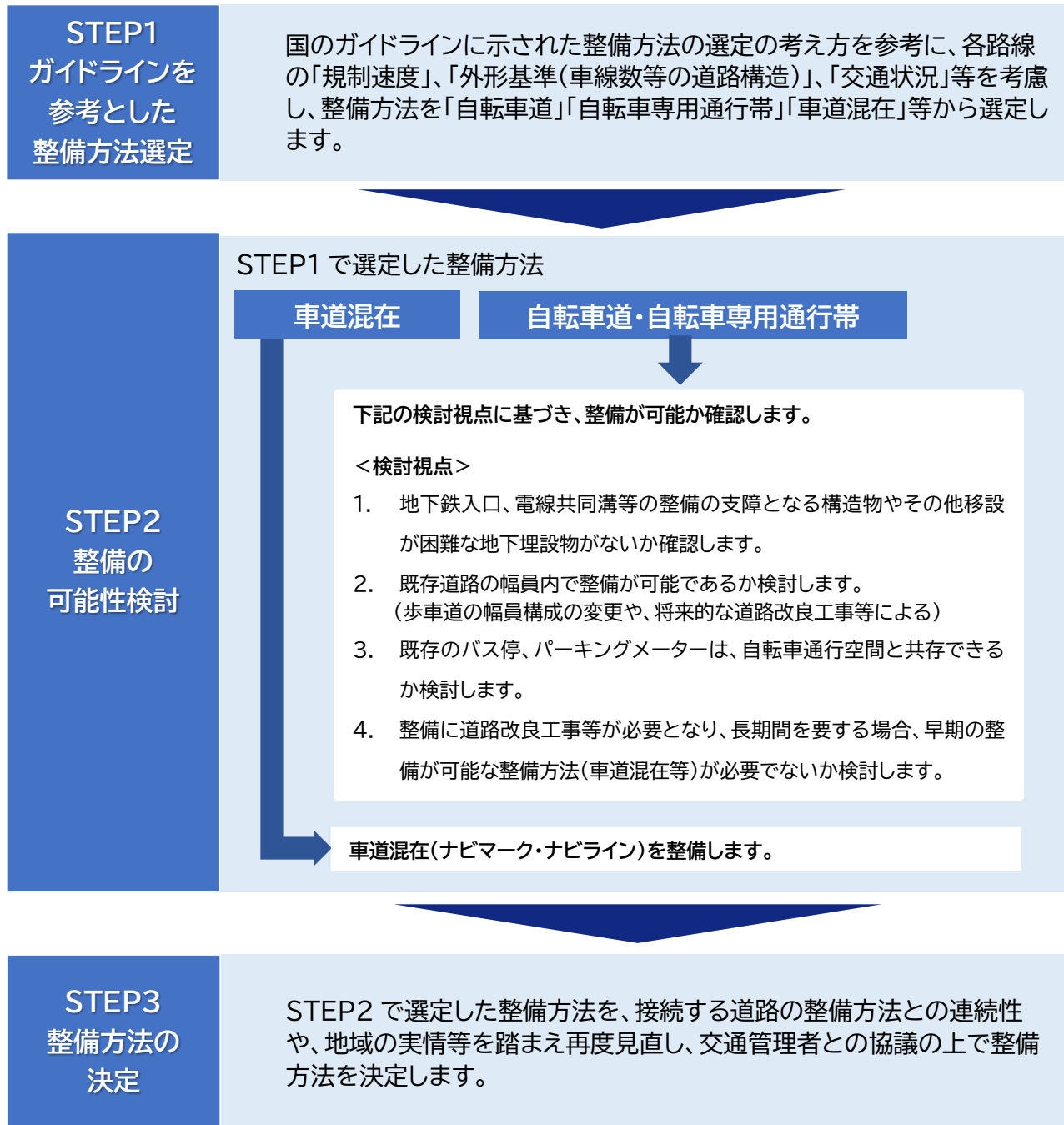
## 自転車通行空間の整備方法の検討

- ✓ 「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・バス停等のある路線は、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していきます。  
なお、検討にあたっては、一部区間における試験的な整備による検証を行い、本区に適した整備方法の確立を目指します。

### 今後、検討すべき自転車通行空間の一例

- 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通行方法。

## 【参考】基本的な整備方法の選定イメージ



※ 整備方法の選定イメージは、ガイドラインを参考にした選定方法の基本的な流れを示しています。