

# 自転車走行環境の整備について ~自転車ネットワーク整備実施計画の見直しについて~

交通臨海部活性化特別委員会  
令和2年5月13日  
都市基盤整備部 資料26番  
所管 都市基盤管理課

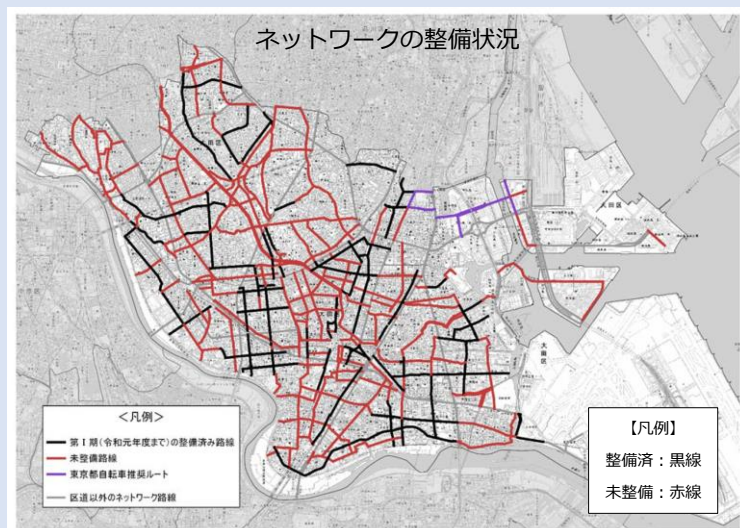
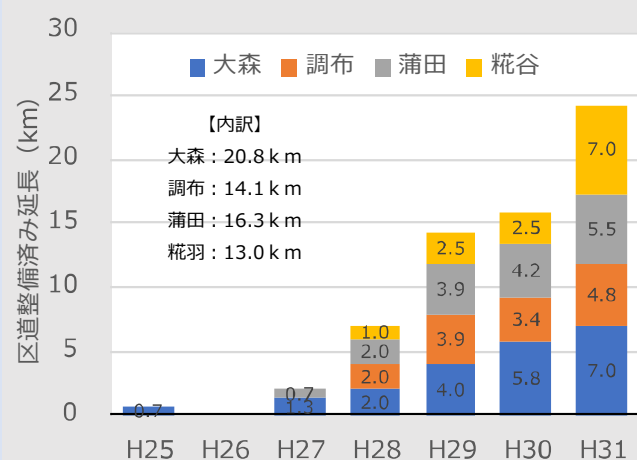
## 1. 背景・目的

- 平成27年度に策定した「自転車ネットワーク整備実施計画」に基づき、自転車走行環境整備を進めてきました。
- 第I期においては、区内の合計約170kmのうち約64kmの整備が完成しました。
- 自転車ナビマーク・ナビラインの認知度や車道左側走行の遵守率は向上しました。

自転車の非利用者への認知度が低いこと歩道の広い道路は、遵守率が低い等の様々な課題

## 2. 整備実績

約170kmのうち、約64kmの整備を進めました。

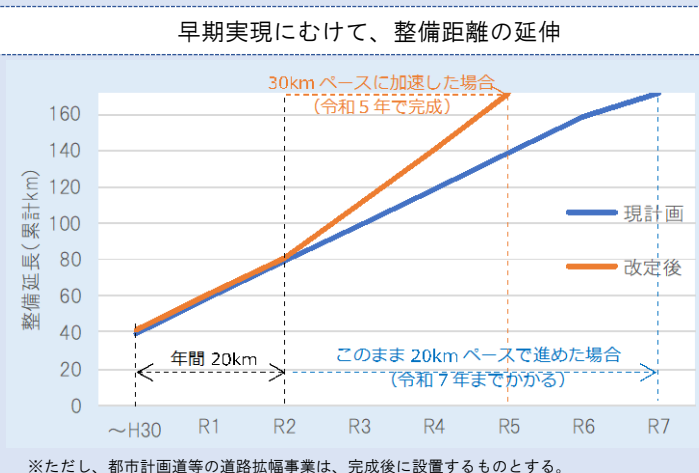


## 3. 成果と課題

<p>&lt;自転車交通量&gt; 整備済路線で自転車交通量が約60%増えており、自転車交通の集約化が進んでいる。</p>	➡	増加する自転車交通を円滑に誘導するためには、 <b>ネットワークの分断</b> が障害となる。
<p>&lt;遵守率&gt; 車道走行の遵守率が増加している。補助線(白破線)設置の実証実験で、車道走行率向上の効果がみられた。(2か所測定：4%、12%増加)</p>	➡	歩道が設置している路線で <b>より多くの箇所</b> で効果の確認が必要。
<p>&lt;認知度&gt; 自転車の利用者は、ナビライン等の認知度が比較的高い。(自転車活用推進委員会区民調査より88%が知っている)と回答)</p>	➡	自転車の非利用者(ドライバー等)はナビライン等の <b>認知度が利用者</b> と比べて低い。(自転車活用推進委員会区民調査より49%が知っている)と回答)
<p>&lt;事故&gt; 整備前後を比較すると、対歩行者事故が減少する等の効果がみえる。(3件⇒1件)</p>	➡	整備済路線が少ないため、該当する <b>自転車関連事故の数</b> が少ない。
<p>&lt;自動車の走行位置&gt; ナビラインを避けて、走行する傾向がある。</p>	➡	幅員の狭い道路では、 <b>自動車が圧迫感</b> を感じ、センターラインを越える可能性もある。

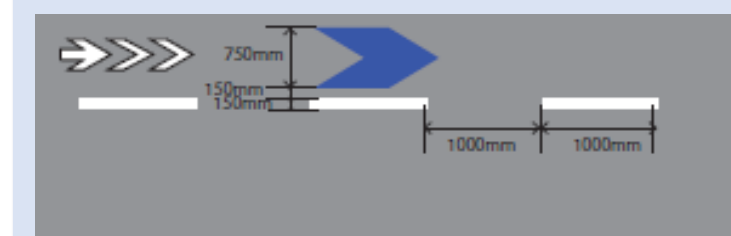
## 4. 課題解決に向けて

### 自転車交通の円滑化



### 遵守率の向上

車道遵守率の向上のため補助線等の検討  
自転車が走行する空間を確保する等の効果的な整備形態を、区画線を用いて設置する路線を検討する。



### 認知度の向上

自転車非利用者の認知度向上のため啓発活動の実施

ドライバーに向けた啓発チラシイメージ

### 事故情報

効果検証のための継続的な事故情報の収集

【事故情報】

- 継続的な事故情報の収集
- 事故分析の手法検討
- データの蓄積

【交通量】

- 継続的な交通量調査
- 効果検証の手法検討
- データの蓄積

### 自動車への配慮

自動車への圧迫感を抑制するための小型ナビライン等の実施

車線幅の狭い道路については、ナビラインの機能を維持しつつ、ドライバーへの圧迫感を緩和する。

小型ナビライン設置に向けた警視庁との現場立会風景

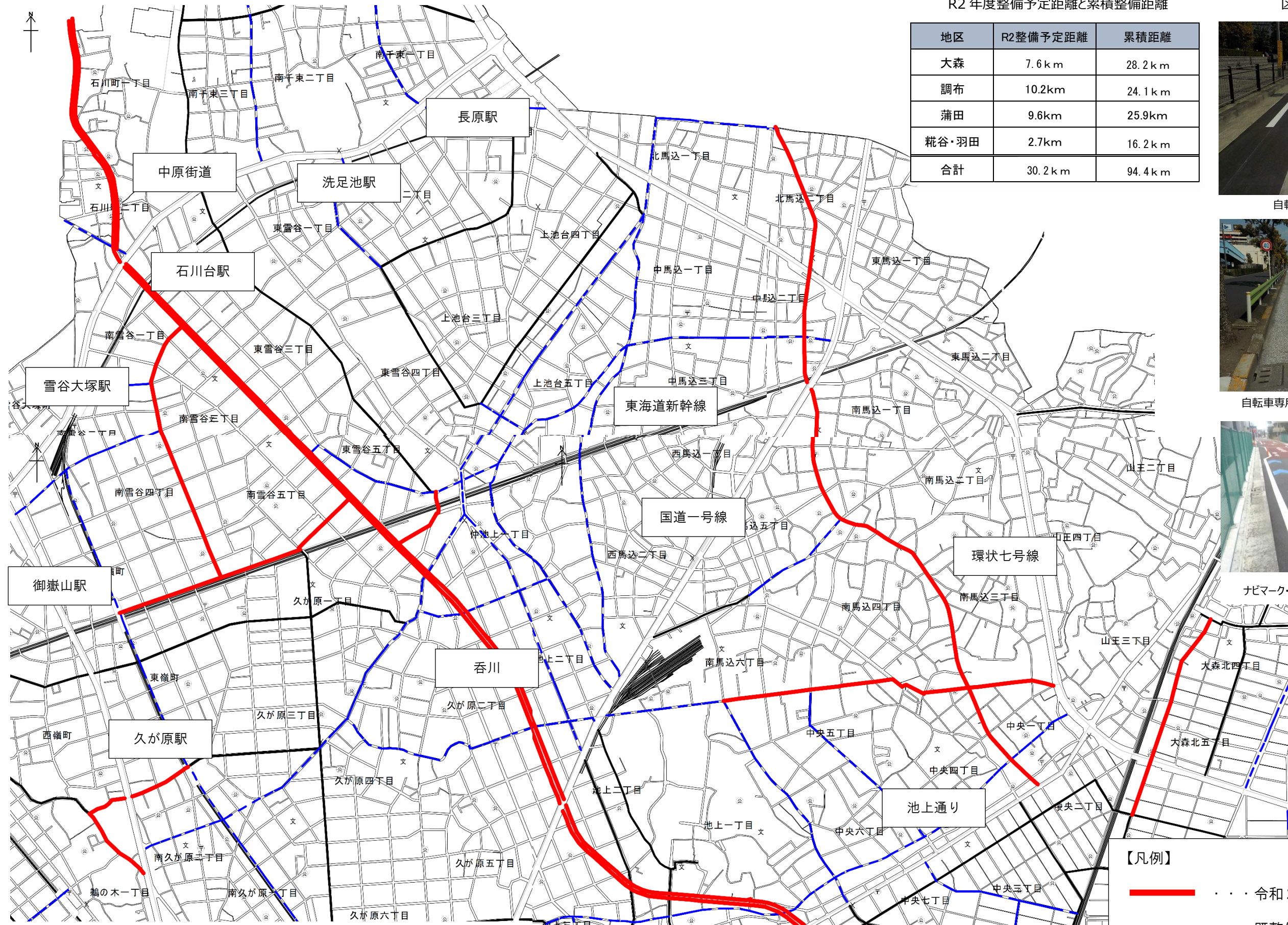
## 5. 路線の見直しについて(令和3年度整備から)

- 地域的なまとまりの中で、ネットワークの連続性を確保する路線を優先的に確保する。
- 自転車の実際の交通量を考慮して、代替の路線を選定する。

【まとめ】  
今回の見直しでは、自転車交通量、自転車及び自動車の通行位置、交通事故について整備前後の比較を行ってネットワーク整備の効果を検討しました。整備効果の検証方法は多様に考えられ、継続的に調査するなど、計画的に行っていくことが重要と考えられます。

## 6. 今後について

今後は整備完了に向けて、完了後の将来を考慮した内容に実施計画を見直ししていくことが必要となります。



R2 年度整備予定距離と累積整備距離

地区	R2整備予定距離	累積距離
大森	7.6 km	28.2 km
調布	10.2 km	24.1 km
蒲田	9.6 km	25.9 km
糀谷・羽田	2.7 km	16.2 km
合計	30.2 km	94.4 km

区の整備形態の例



自転車道 (東海一丁目)



自転車専用通行帯 (大森本町一丁目)



ナビマーク・ナビライン (蒲田本町二丁目)

【凡例】

- . . . 令和2年度整備路線
- . . . 既整備路線
- - - . . . 令和3年度以降の整備路線

