

別冊

葛飾区自転車ネットワーク計画

令和4（2022）年2月



# 目次

---

<b>第1章 計画策定の趣旨</b> .....	<b>1</b>
1.1 計画策定の背景と目的 .....	1
1.2 計画の位置付け .....	2
1.3 計画の期間 .....	3
1.4 計画の対象区域 .....	3
<b>第2章 自転車ネットワーク整備の現状と課題</b> .....	<b>5</b>
<b>第3章 自転車ネットワーク整備の基本方針</b> .....	<b>7</b>
<b>第4章 整備対象路線の選定</b> .....	<b>9</b>
4.1 自転車ネットワーク路線選定の流れ .....	9
4.2 候補路線の抽出（STEP 1） .....	10
4.3 自転車ネットワーク路線の選定（STEP 2） .....	12
<b>第5章 整備優先度の設定</b> .....	<b>25</b>
5.1 整備優先度の考え方 .....	25
5.2 整備優先度の設定結果 .....	26
<b>第6章 整備形態の基本設定</b> .....	<b>31</b>
6.1 整備形態の考え方 .....	31
6.2 各整備形態の概要 .....	35
6.3 自転車通行空間の標準的な構造 .....	41
<b>参考資料</b> .....	<b>47</b>





# 第1章 計画策定の趣旨

## 1.1 計画策定の背景と目的

葛飾区では、通勤・通学や買い物、子どもの送迎等の日常生活からサイクリング等の余暇まで、多くの区民が自転車を利用しており、身近な交通手段の一つとなっています。

また、近年では、電動アシスト付自転車やスポーツ車等の自転車の多様化、脱炭素社会の構築や健康増進への意識の高まり等を背景に自転車利用のニーズが一段と高まっています。

その一方、区内の全交通事故に占める自転車事故の割合は、東京都平均より高い状況であるとともに、区の道路施策として自転車と歩行者にとって安全な道路の整備を求める人も多く、自転車が安全で快適に通行できる空間の整備が求められています。

国においては、「自転車は『車両』であり車道通行が大原則」という観点に基づき、歩行者、自転車、自動車が適切に分離された空間整備のための自転車通行空間整備等の考え方を示した「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月改訂）」が策定され、自治体等における自転車通行空間のネットワーク形成に向けた取組の実施が求められています。

このような背景を踏まえ、本計画は、自転車活用の施策を総合的に取りまとめた「葛飾区自転車活用推進計画」に基づき、安全・快適に自転車が通行できる環境づくりを目指す計画として策定したものであり、自転車通行空間の整備手法や整備計画をとりまとめたものです。

## 1.2 計画の位置付け

### (1) 計画の位置付け

本計画は、国の自転車活用推進法や自転車通行空間整備の考え方等を示した「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」、東京都の「東京都自転車通行空間整備推進計画」等を踏まえつつ、本区の葛飾区自転車活用推進計画に基づき、自転車通行空間の整備について定めた計画です。

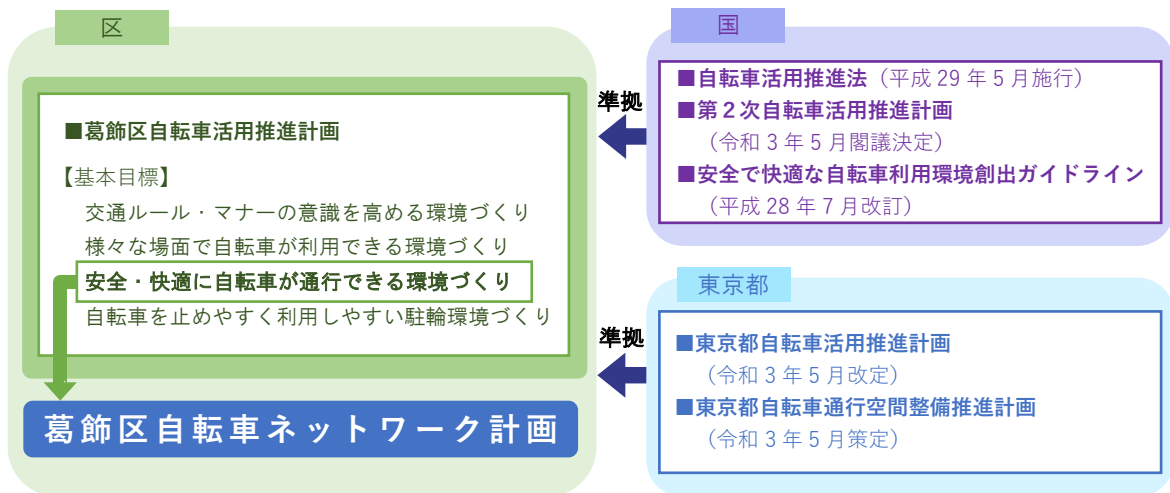


図 葛飾区自転車ネットワーク計画の位置付け

### (2) 関連計画等の概要

#### 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月改訂)

##### 概要

全国的に自転車ネットワーク計画策定が進んでいない現状を踏まえ、計画策定が進まない要因を明らかにし、安全で快適な自転車利用環境創出が必要と考えられる市区町村に対し、自転車ネットワーク計画策定を促進するための方策を検討するとともに、空間的制約や合意形成がネックとなり、車道上の自転車通行空間整備が進んでいない実態を踏まえ、「自転車は『車両』であり車道通行が大原則」という考えのもとで、安全性の向上を第一に、道路や交通状況に応じた自転車通行空間の整備を促進するもの。

#### 東京都自転車通行空間整備推進計画 (令和3年5月策定)

##### 概要

都内各地で誰もが安全で安心して移動できる自転車通行空間を確保するために、国、都、区市町村、交通管理者等の関係機関が連携して、自転車通行空間の整備を推進する。2040年代に向けた自転車通行空間の将来像を提示するとともに、今後10年間に於ける整備手法や整備計画を取りまとめたもの。

### 1.3 計画の期間

---

本計画の計画期間は、令和4（2022）年度から令和13（2031）年度までの10年間とします。なお、今後の社会状況の変化等により、必要に応じて見直しを行います。

### 1.4 計画の対象区域

---

計画の対象区域は、葛飾区全域とします。



## 第2章 自転車ネットワーク整備の現状と課題

自転車通行環境を取り巻く状況について、自転車の活用推進の動きや区の自転車利用に関する実態、自転車通行に関する道路整備状況等から現状を整理しました。

整理した現状を踏まえ、快適な自転車通行環境の創出に向け、ネットワークと通行空間の視点から課題を整理しました。

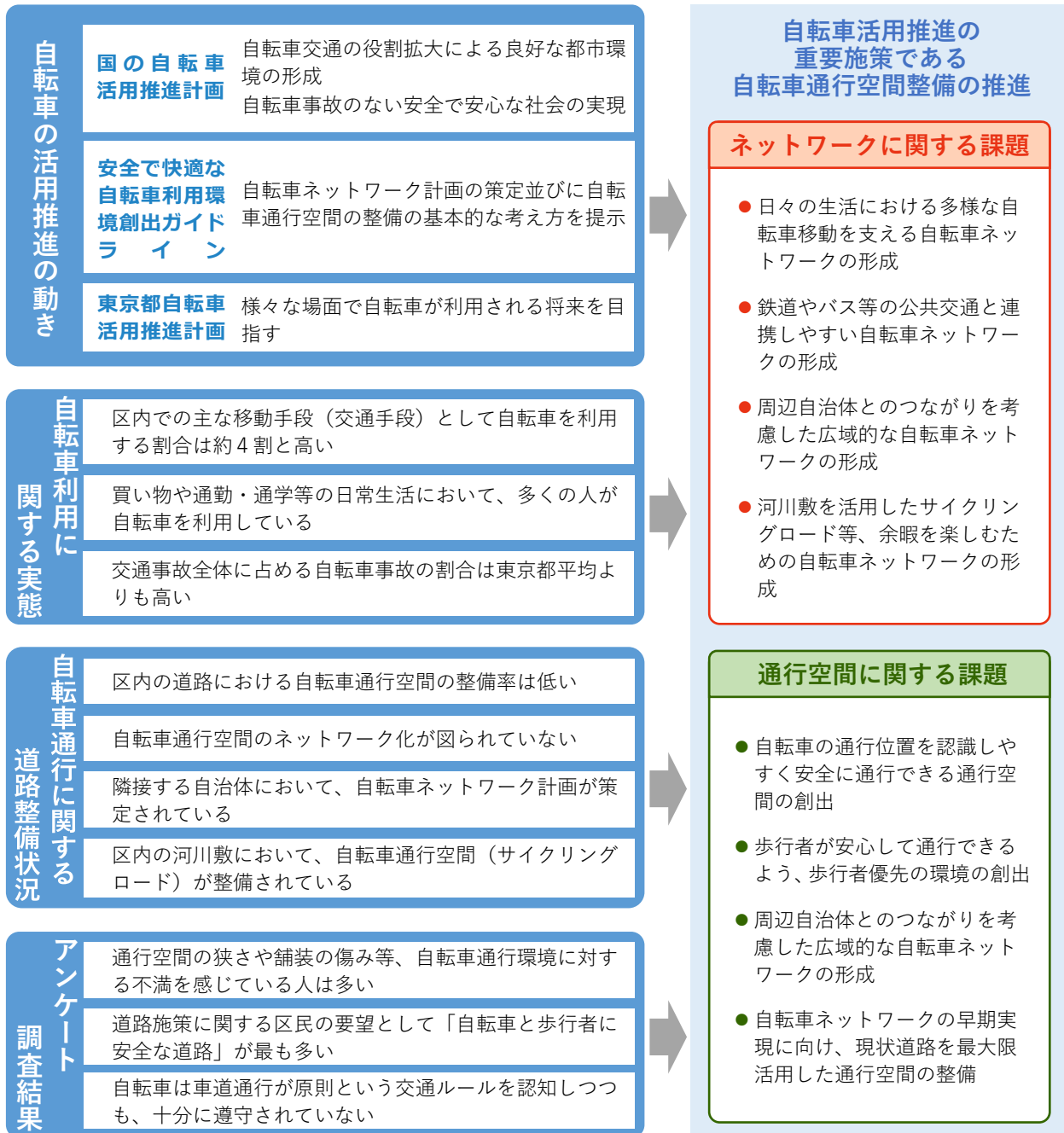


図 自転車通行環境を取り巻く状況

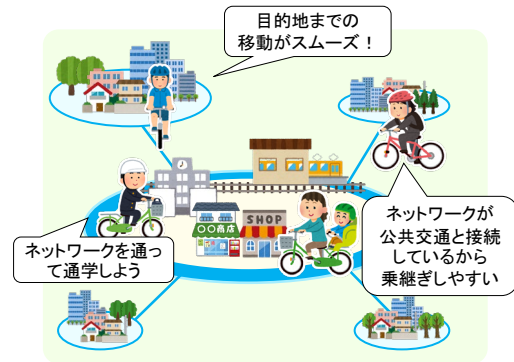


## 第3章 自転車ネットワーク整備の基本方針

自転車ネットワーク整備に向けた課題を踏まえ、歩行者も自転車も安全に通行でき、快適に自転車移動できるネットワークの形成を目指し、以下の2つの基本方針を設定します。

### 基本方針①：目的地までの快適な自転車移動を支えるネットワークの形成

- 買い物や通勤・通学、観光、サイクリング等の様々な場面での自転車利用を支えるネットワークを形成します。
- 区を跨ぐ広域的な移動で自転車を利用しやすいよう、周辺自治体との連続性や公共交通との連絡性を考慮したネットワークを形成します。



### 基本方針②：自転車だけでなく歩行者の安全にも配慮し、自転車の車道通行を基本とした通行空間の整備

- 車道における自転車の通行空間の確保や通行位置・方向の路面表示により、自転車が車道を通行しやすい空間を整備します。
- 現道の車道内において自転車通行空間の幅員の確保が困難な路線については、早期実現に向けた整備形態も視野に入れながら整備を進めます。
- 歩道内に自転車の通行空間が整備された道路も少なくないため、車道通行のルールが十分浸透し、車道内の自転車通行空間の整備が整うまでの過渡期においては、適切な自転車の通行（歩行者優先、徐行が基本）を促しながら、歩道内の自転車通行空間も活用していきます。







## 第4章 整備対象路線の選定

### 4.1 自転車ネットワーク路線選定の流れ

自転車ネットワーク路線の選定について、ガイドラインでは、計画で対象とする路線の候補を抽出した上で、自転車利用の多い施設や居住区を結ぶ路線、自転車事故の多い路線、自転車通行空間整備済の路線等の諸条件を適時組み合わせ、自転車ネットワーク路線を選定する手法を提示しています。

葛飾区においても、この手法に基づき、基本方針を踏まえて、自転車移動の安全性や利便性、連続性等の視点から選定条件を定め、条件を満たす自転車ネットワーク路線を抽出します。

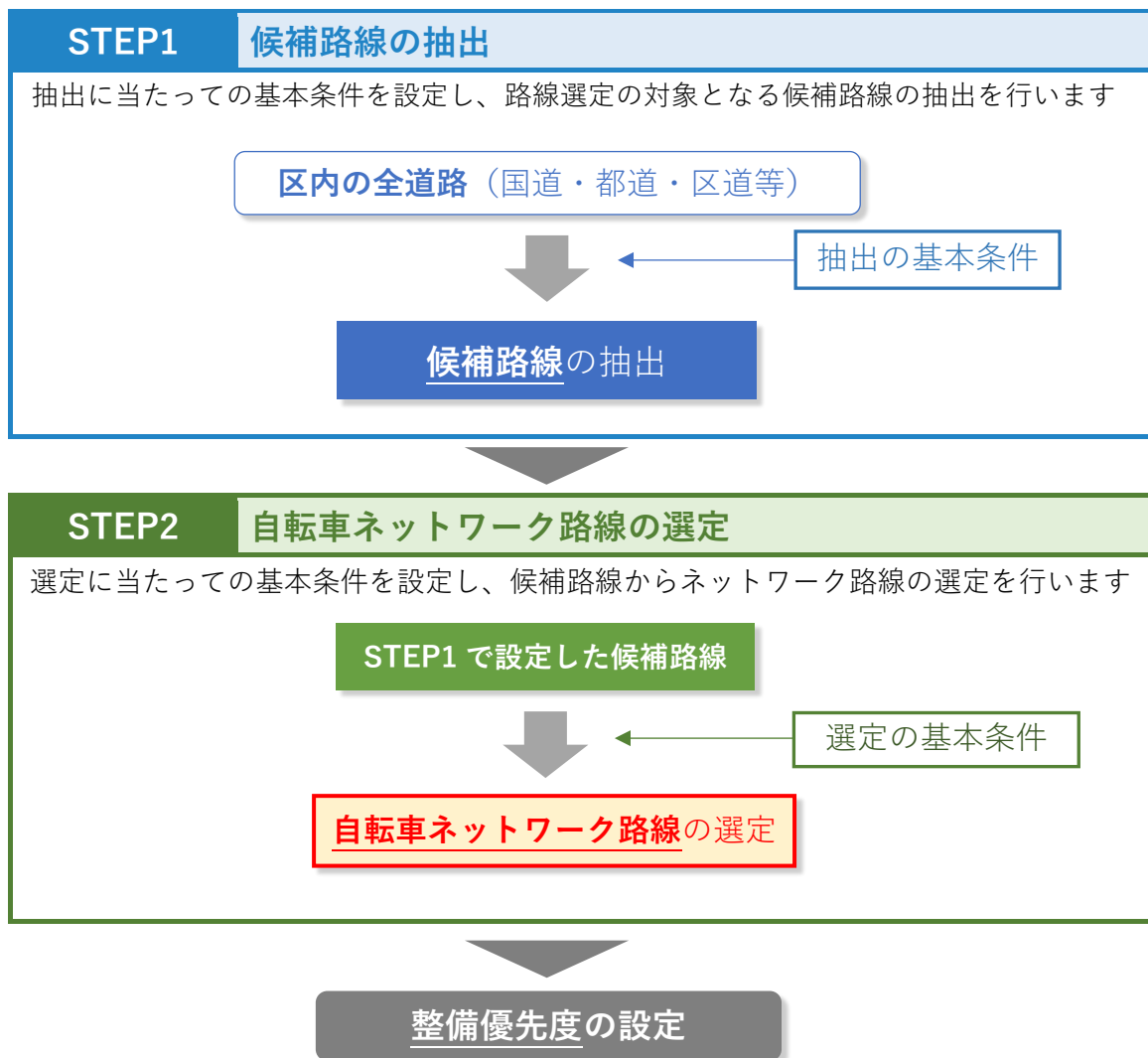


図 自転車ネットワーク路線選定の流れ

## 4.2 候補路線の抽出（STEP 1）

### （1）抽出の基本条件

区内の道路は、本区と周辺自治体を結ぶ広域的な地域間移動を可能にする主要幹線道路（国道や都道）、区内の地域間相互の交通の基本となる地域幹線道路や地区内の日常の利便性を高める生活幹線道路（都道や区道）、沿道宅地に接続する区画道路（区道）等で構成されています。多くの道路は幅員が狭く、自転車通行空間の整備が難しいのが現状です。

そのため、区内の全道路において自転車通行空間を整備するのではなく、歩道が整備され幅員のある道路や地域の移動を支える道路等を主として、候補路線の抽出に当たって、以下の抽出の基本条件を設定します。

- 1) 歩道が整備され道路幅員も十分にある道路。広幅員であり、かつ、歩行者、自転車、自動車の交通量が多いことから、歩道上における歩行者の安全性（自転車との交錯防止）の確保や、自転車移動の快適性・安全性（自動車との分離）を確保する必要がある。  
⇒ ・幹線道路<sup>※1</sup>（主要幹線道路、地域幹線道路、生活幹線道路）  
・都市計画道路
- 2) 地域間の移動において重要な役割を担う道路。比較的道路幅員も広く、地域間移動の幹線的な役割を担っており、自転車移動の快適性を確保する必要がある。  
⇒ ・路線バスが運行されている道路
- 3) 基本的に自動車交通がなく、歩行者、自転車が優先的に通行できる道路。また、水辺空間の多い区の特徴を生かしたサイクリング環境の整備に必要となる道路。  
⇒ ・自転車歩行者専用道路や河川敷沿いの道路
- 4) 自動車の通行が抑制され、歩行者や自転車が通行しやすい道路。  
⇒ ・コミュニティ道路
- 5) 1)から4)の路線の連続性の確保に必要となる道路。

- |                               |           |
|-------------------------------|-----------|
| 1) 幹線道路（主要幹線道路、地域幹線道路、生活幹線道路） | …参考資料 P47 |
| 都市計画道路                        | …参考資料 P48 |
| 2) 路線バスが運行されている道路             | …参考資料 P49 |
| 3) 自転車歩行者専用道路や河川敷沿いの道路        | …参考資料 P50 |
| 4) コミュニティ道路                   | …参考資料 P51 |
| 5) 1)から4)の路線の連続性の確保に必要となる道路   | …参考資料 P52 |

図 抽出の基本条件

<sup>※1</sup> 葛飾区都市計画マスタープラン（平成23年）で整理される区内の道路体系のうち、「都市の骨格を形成し、都市間・周辺区相互間を連結する主要幹線道路、区内外交通及び区内の地域間相互の交通を分担する地域幹線道路、街区を構成する生活幹線道路」を幹線道路として抽出。

## (2) 候補路線の抽出結果

基本条件に基づき抽出した候補路線は、以下のとおりです。

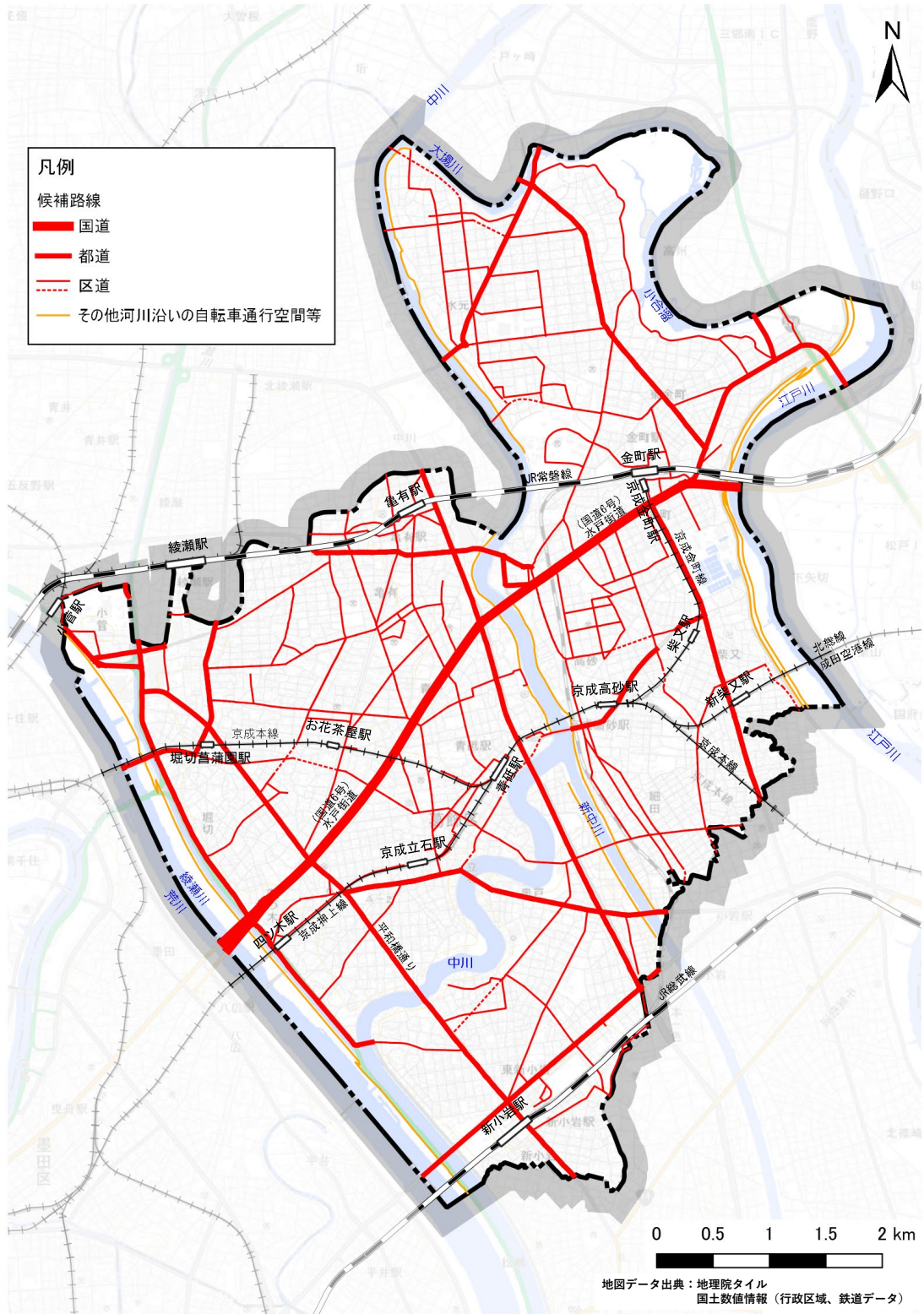


図 抽出した候補路線

## 4.3 自転車ネットワーク路線の選定 (STEP 2)

### (1) 選定の基本条件

STEP 1 で抽出した候補路線から自転車ネットワーク路線を選定するに当たり、自転車移動の安全性や利便性、連続性の視点から以下の基本条件を設定します。

表 選定の基本条件

視点	選定の基本条件
安全性	① 自転車通行の安全性を向上させる必要がある路線
利便性	② 買物や娯楽等の商業施設へのアクセスに必要となる路線
	③ 公共交通へのアクセスに必要となる路線
	④ 高校や大学への通学に必要となる路線
	⑤ 保育施設への通園に必要となる路線
	⑥ 区内の観光やサイクリングに必要となる路線
	⑦ 利用者の多い区施設へのアクセスに必要となる路線
	連続性
	⑨ 周辺自治体との連続性の確保に必要となる路線

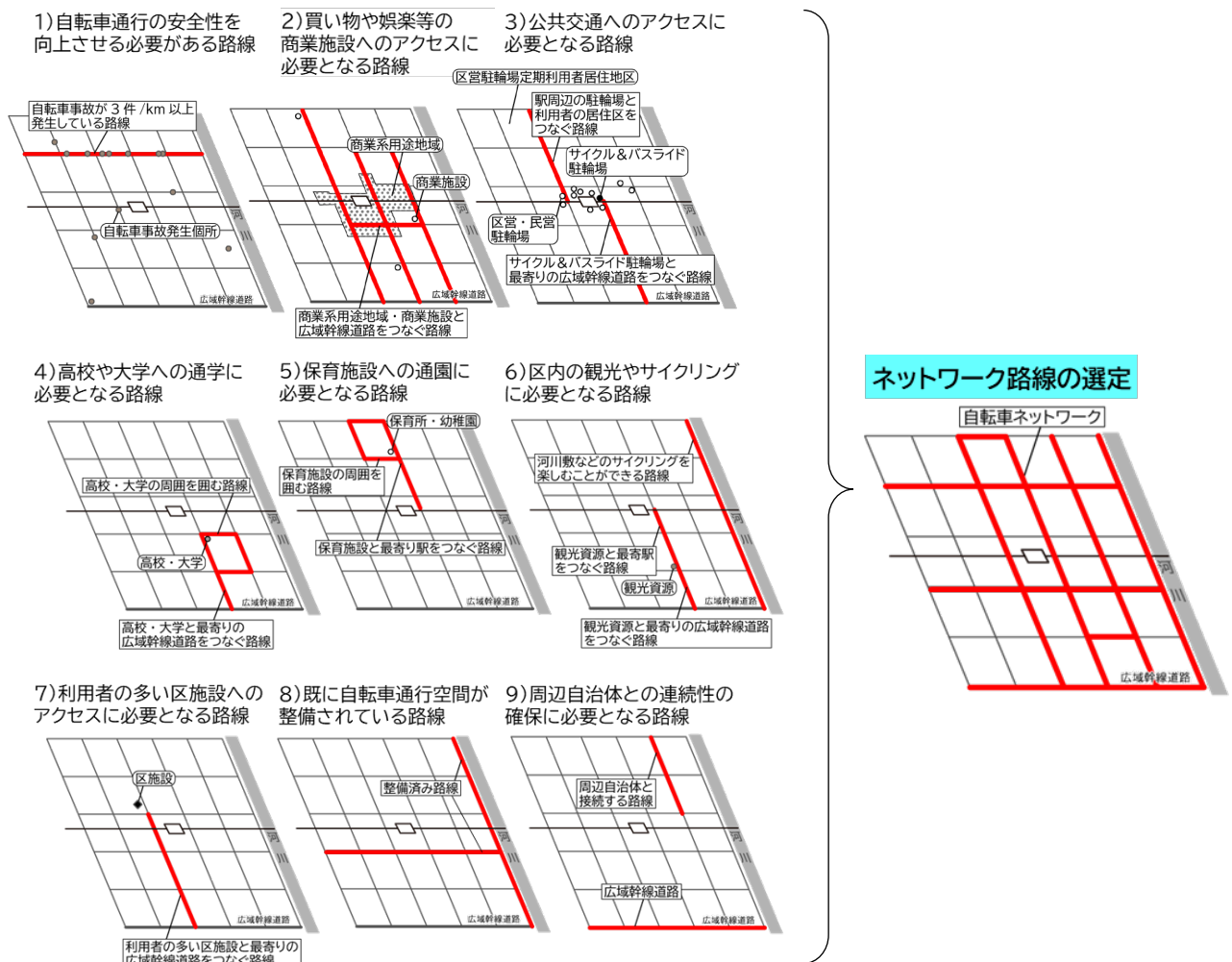


図 自転車ネットワーク路線の選定イメージ



① 自転車通行の安全性を向上させる必要がある路線

区内の全交通事故に占める自転車事故の割合が高い状況の改善のため、自転車事故が多い道路における自転車通行空間の整備が必要です。

このため、平成29(2017)年から令和元(2019)年において自転車事故が発生している箇所の分布状況より、自転車事故の多い路線の抽出を行いました。

**抽出条件** ・ 自転車事故が3件/km以上発生している路線

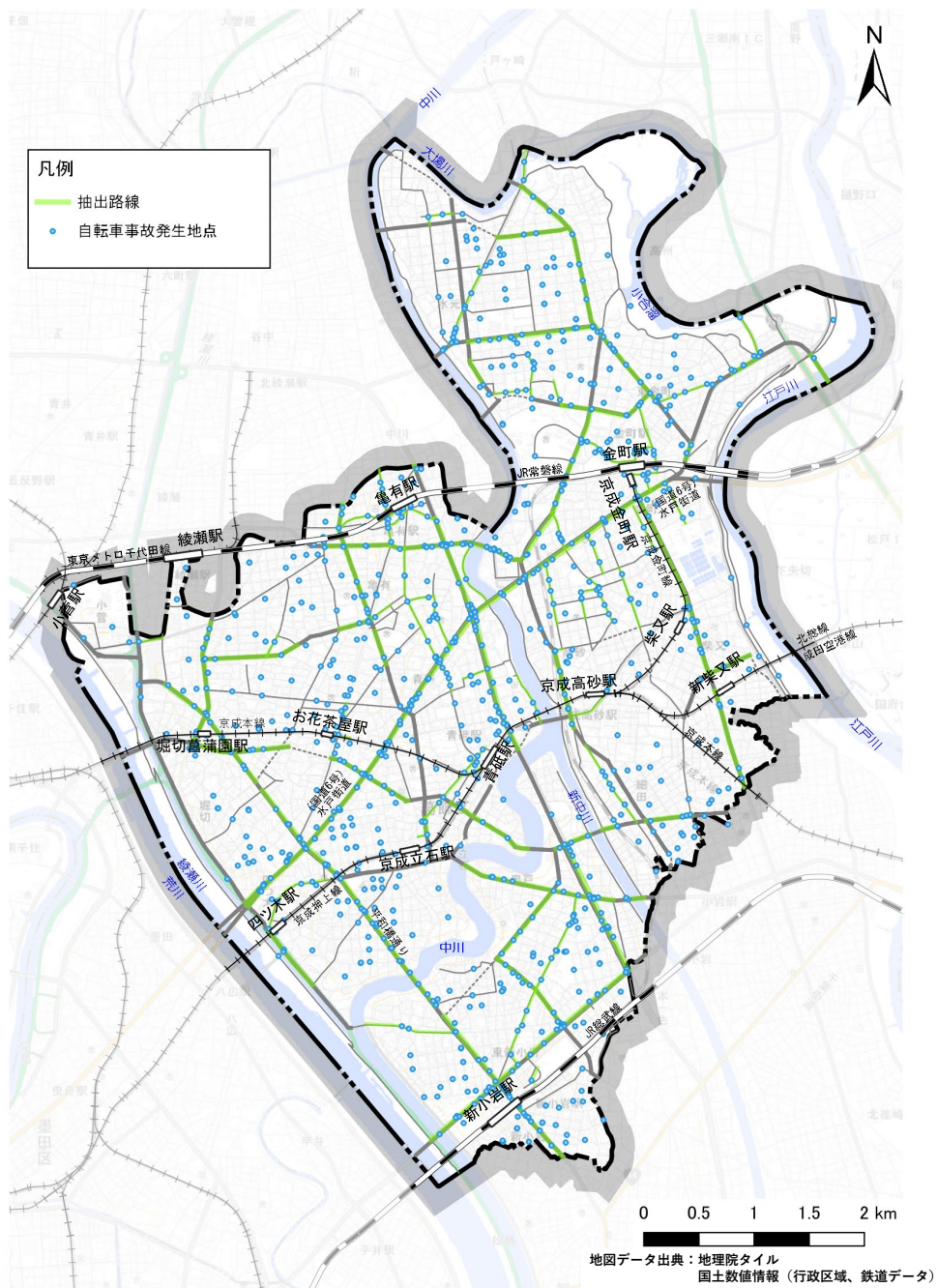


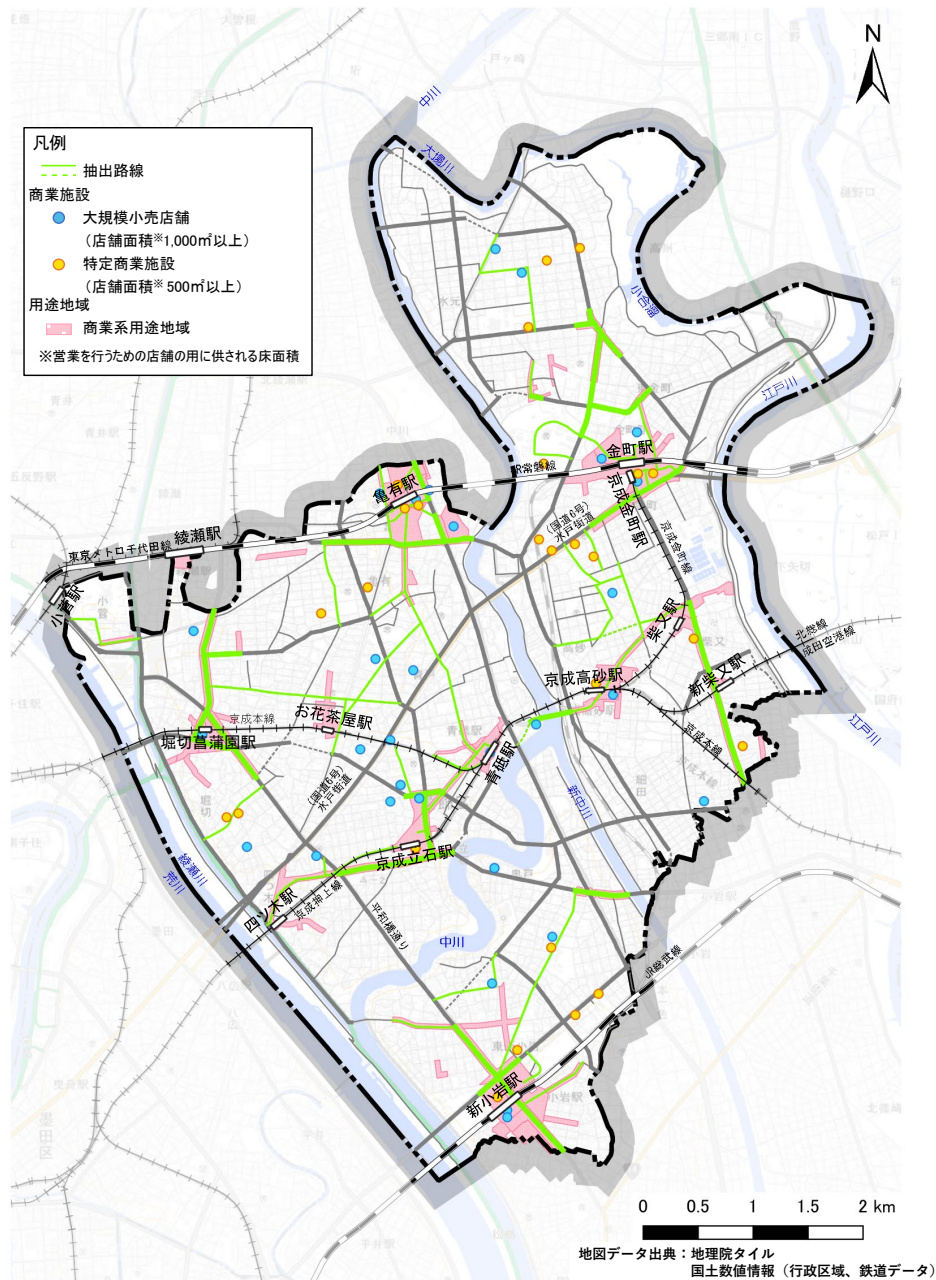
図 自転車通行の安全性を向上させる必要がある路線

② 買物や娯楽等の商業施設へのアクセスに必要となる路線

買い物等日常的な移動に自転車を利用している人が多いことから、商店街や商業施設が集中する地域へ誰もがアクセスしやすい自転車通行空間の整備が必要です。

このため、商業系用途地域及び店舗面積が広い商業施設と幹線道路をつなぐ路線の抽出を行いました。

- 抽出条件**
- ・ 商業系用途地域と最寄りの主要幹線道路をつなぐ路線
  - ・ 店舗面積が 500 m<sup>2</sup>以上の商業施設と最寄りの主要幹線道路をつなぐ路線



\* 小売業、飲食業、興行場又は音楽・映像記録物賃貸業等を営む施設で、店舗面積が 1,000 m<sup>2</sup>以上の店舗が大規模小売店舗、500 m<sup>2</sup>以上の店舗が特定商業施設に該当

図 買物や娯楽等の商業施設へのアクセスに必要となる路線



### ③ 公共交通へのアクセスに必要となる路線

区内の南北方向の鉄道網は少なく、通勤時等の駅までの行き来に自転車を利用している人が多いことや、バスを含めた公共交通網が十分でない地域における移動の利便性を向上させるため、公共交通機関へアクセスする自転車通行空間の整備が必要です。

このため、駅周辺の駐輪場へのアクセスに必要となる路線、及びバス利用との連携に必要なとなる路線の抽出を行いました。

- 抽出条件**
- ・ 駅周辺の駐輪場と利用者の居住地区をつなぐ路線
  - ・ サイクル&バスライド駐輪場と最寄りの主要幹線道路をつなぐ路線

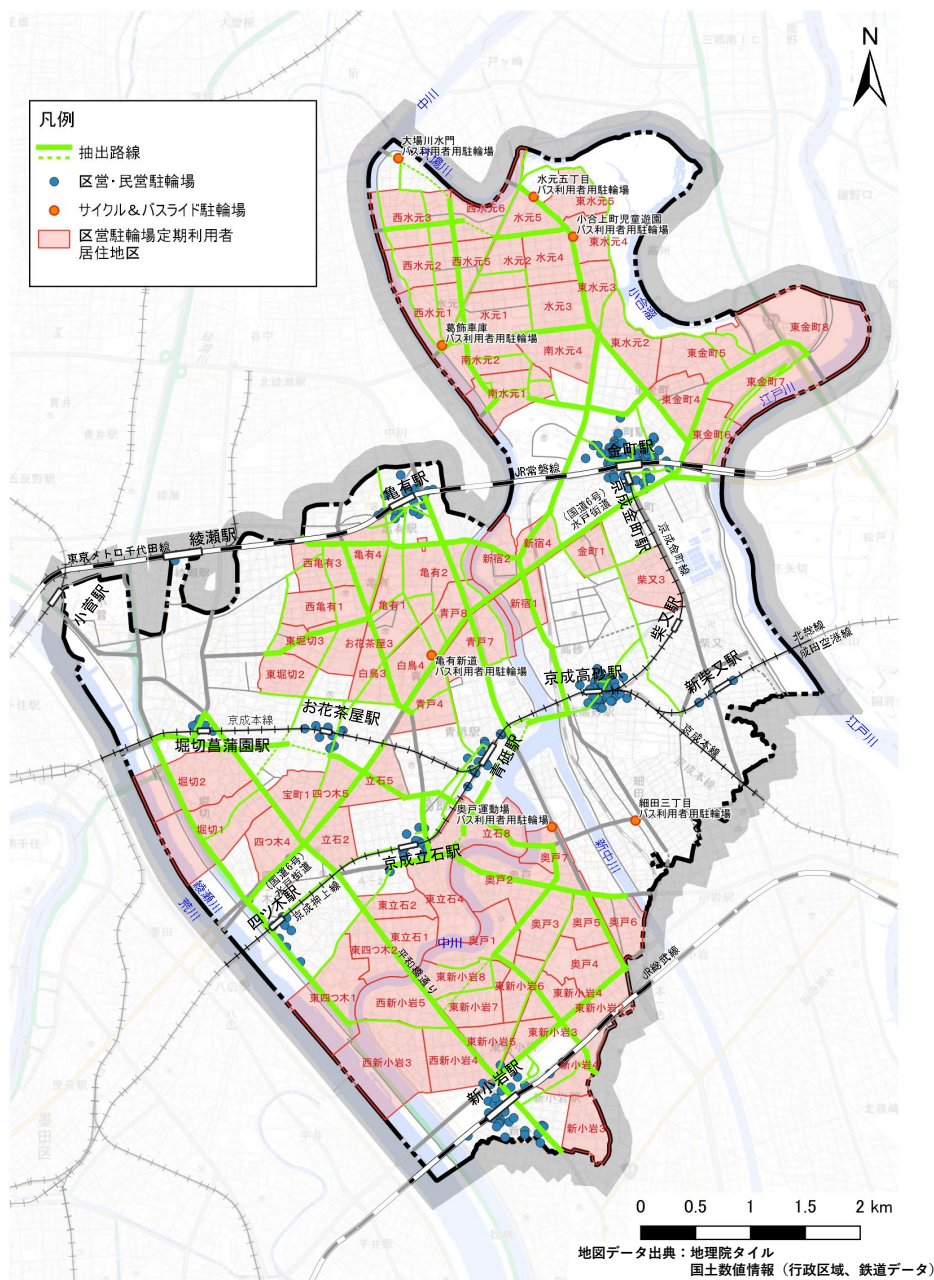


図 公共交通へのアクセスに必要となる路線

④ 高校や大学への通学に必要な路線

自転車通学が可能となる高校や大学では、多くの学生が自転車を利用しているため、通学時において自転車移動の利便性を確保する自転車通行空間の整備が必要です。

このため、学校周辺と幹線道路をつなぎ、学校へのアクセス性を確保するための路線の抽出を行いました。

- 抽出条件**
- ・ 高校、大学の周囲を囲む路線
  - ・ 高校、大学と最寄りの主要幹線道路をつなぐ路線

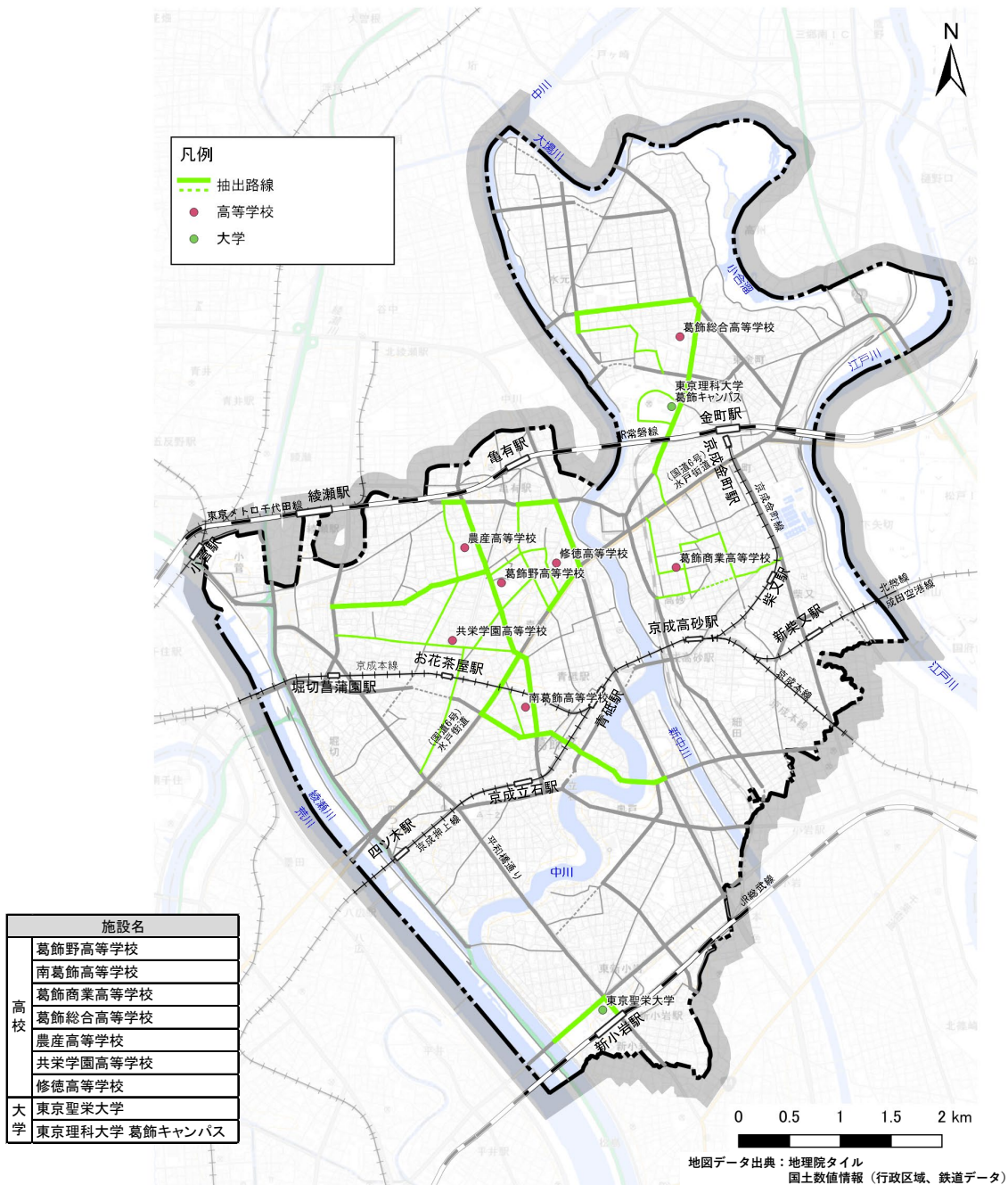


図 高校や大学への通学に必要な路線

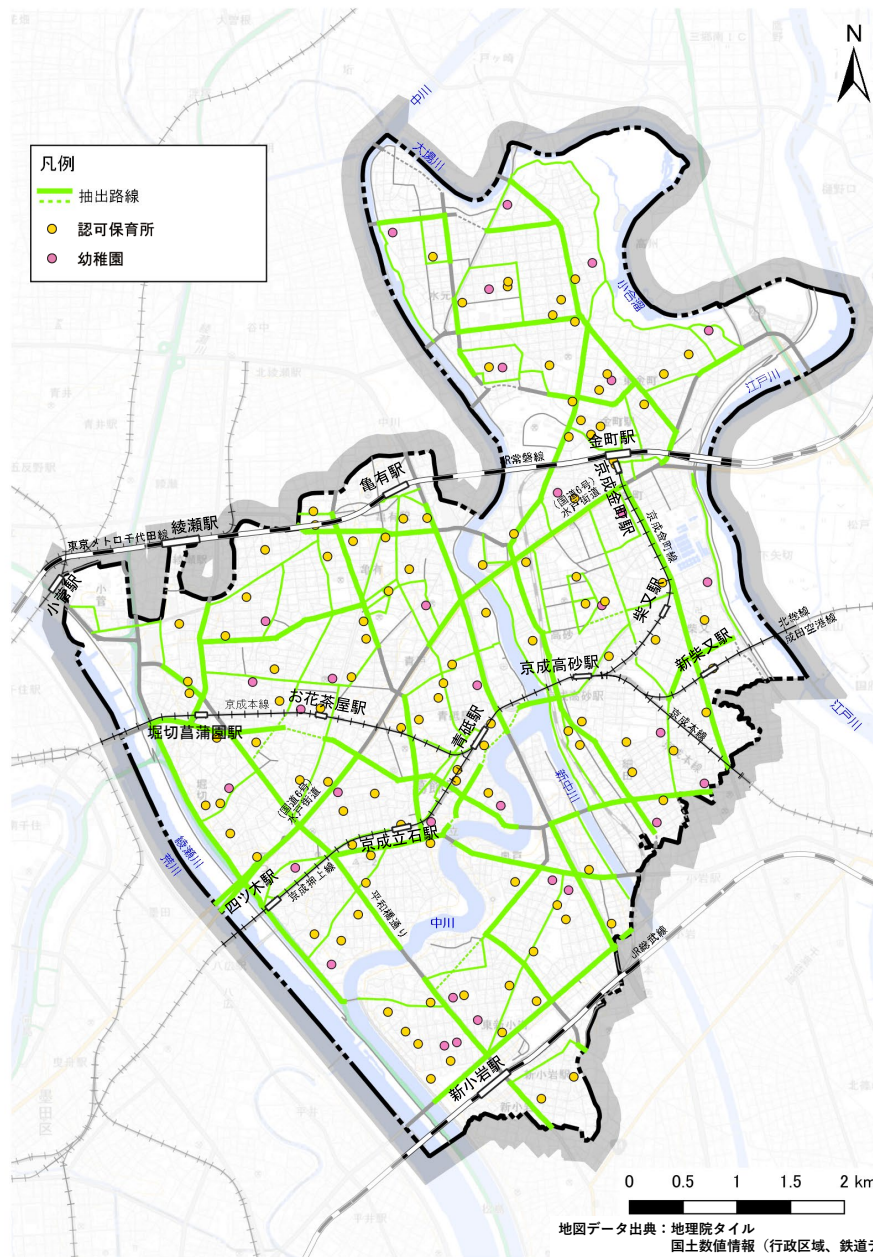


⑤ 保育施設への通園に必要となる路線

区内には多く保育施設が立地し、子供の送迎に自転車を利用している人が多いため、保育施設までの送迎や送迎後に駅へ向かう自転車移動の利便性を確保する自転車通行空間の整備が必要です。

このため、保育施設周辺と最寄り駅をつなぎ、保育施設へのアクセス性を確保するための路線の抽出を行いました。

- 抽出条件**
- ・ 保育施設（幼稚園・認可保育所）の周囲を囲む路線
  - ・ 保育施設（幼稚園・認可保育所）と最寄り駅をつなぐ路線



\* 認可保育所（定員 60 人以上）を対象とし、小規模の地域型保育事業、認可外保育園については、事業規模が小さい民間主導施設であるため対象外とした

図 保育施設への通園に必要となる路線

⑥ 区内の観光やサイクリングに必要となる路線

駅から少し離れた場所にある観光資源への移動や周遊等、区内に点在する観光資源へのアクセス性の確保や、河川敷等のサイクリング環境の充実に向けた自転車通行空間の整備が必要です。

このため、観光資源と幹線道路・駅をつなぐ路線、及び河川敷等のサイクリングに必要な路線の抽出を行いました。

- 抽出条件**
- ・観光資源と最寄りの主要幹線道路をつなぐ路線
  - ・観光資源と最寄り駅をつなぐ路線
  - ・河川敷等のサイクリングを楽しむことができる路線

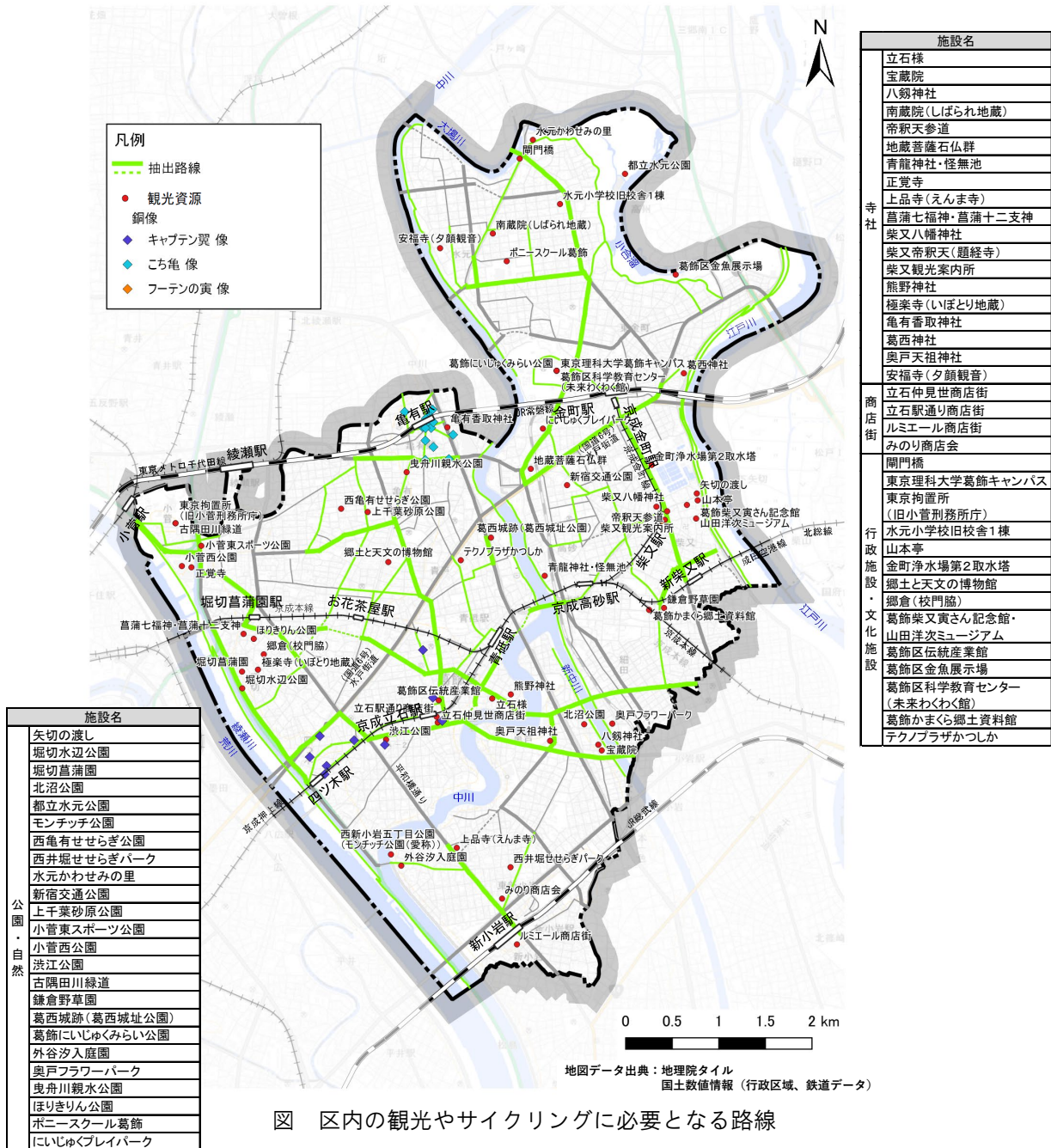


図 区内の観光やサイクリングに必要な路線



⑦ 利用者の多い区施設へのアクセスに必要となる路線

区役所やスポーツ施設等利用者の多い区施設には自転車で来訪される人も多いため、各施設までの自転車移動の利便性を確保し、誰もが目的地までアクセスしやすい自転車通行空間の整備が必要です。

このため、利用者の多い区施設と幹線道路をつなぎ、施設へのアクセス性を確保するための路線の抽出を行いました。

**抽出条件** ・利用者の多い区施設と最寄りの幹線道路をつなぐ路線

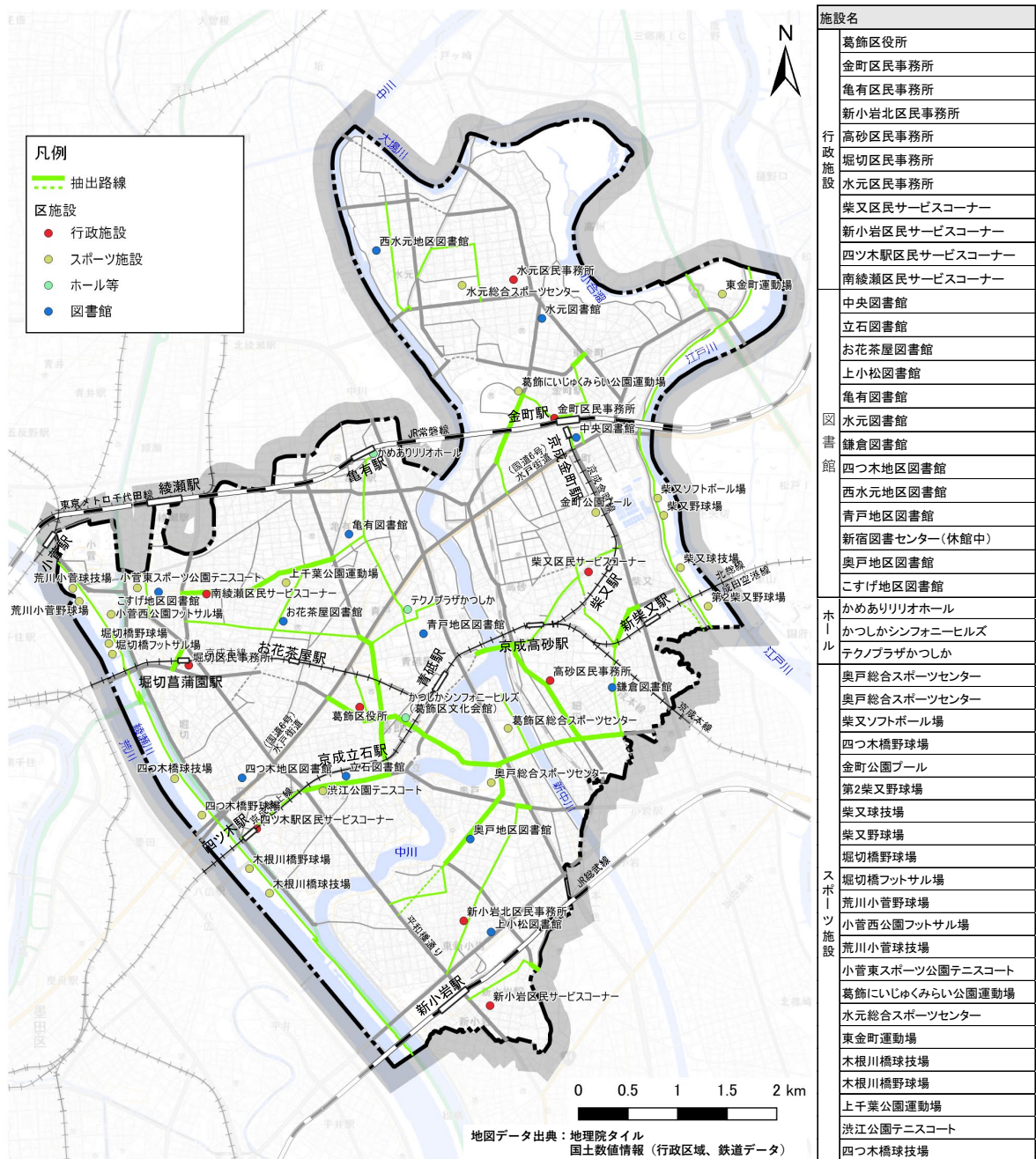


図 利用者の多い区施設へのアクセスに必要となる路線

⑧ 既に自転車通行空間が整備されている路線

区内の道路の自転車通行空間の整備率は低く、連続性のない区間も多いため、既存の自転車通行空間との接続を考慮し、有効活用を図りながら、新規の自転車通行空間の整備が必要です。

このため、既に自転車通行空間が整備されている路線の抽出を行いました。

**抽出条件** ・ 自転車通行空間が整備されている路線  
(自転車ナビマークのみによる暫定整備は対象外)

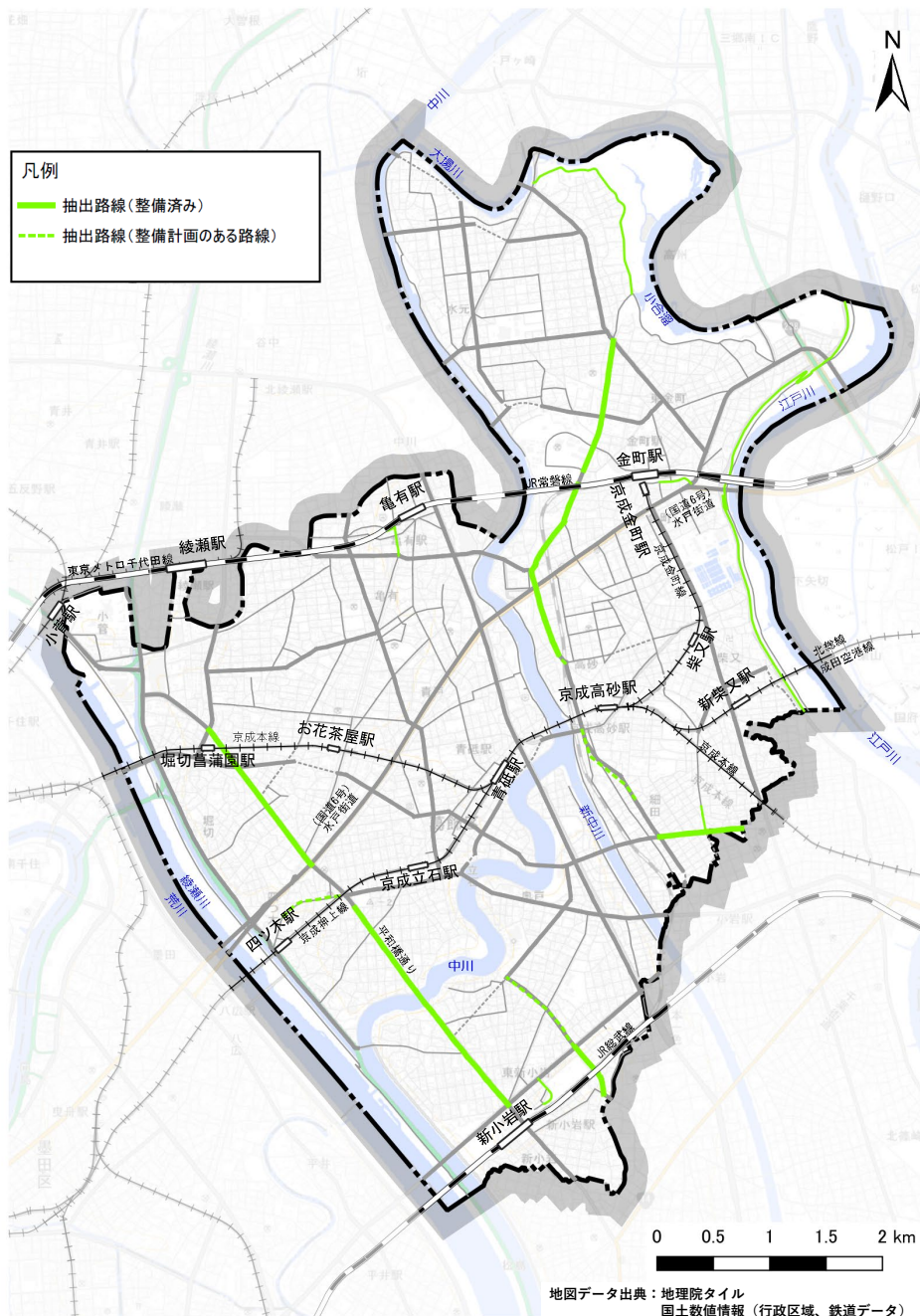


図 既に自転車通行空間が整備されている路線



⑨ 周辺自治体との連続性の確保に必要となる路線

周辺自治体との広域的な自転車移動の快適性を確保するため、周辺自治体の自転車ネットワーク計画や既存の自転車通行空間を考慮しながら、区内の自転車通行空間の整備が必要です。

このため、区と周辺自治体との広域的な自転車移動の連続性の確保に必要となる路線の抽出を行いました。

**抽出条件**

- ・ 周辺自治体の自転車通行空間と接続する路線
- ・ 主要幹線道路

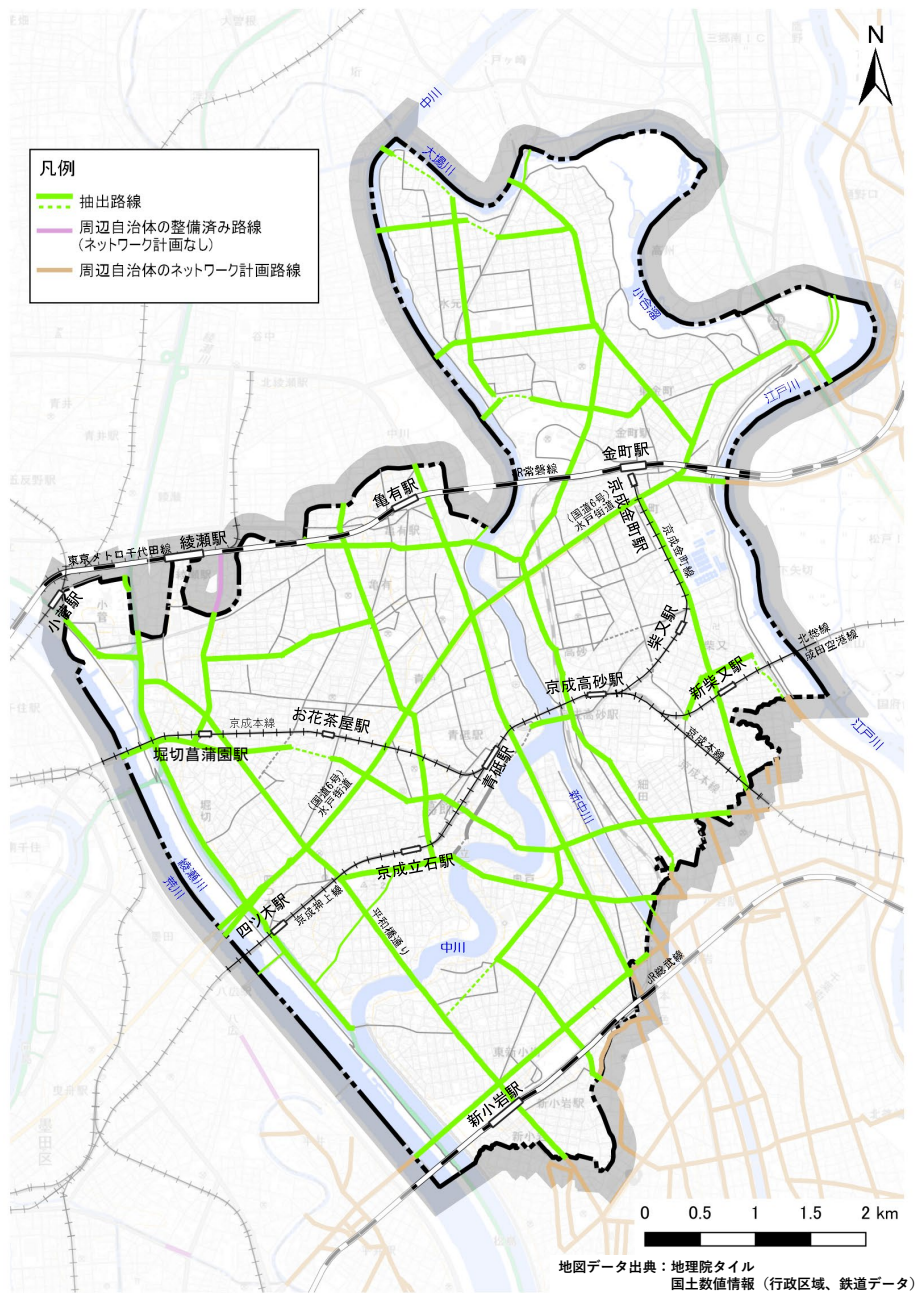


図 周辺自治体との連続性の確保に必要となる路線

## (2) 基本条件に基づく路線の評価

基本条件①～⑨の各項目をもとに抽出した路線を重ね合わせ、該当する項目数で点数化(1項目当たり1点)し、路線の評価を行いました。

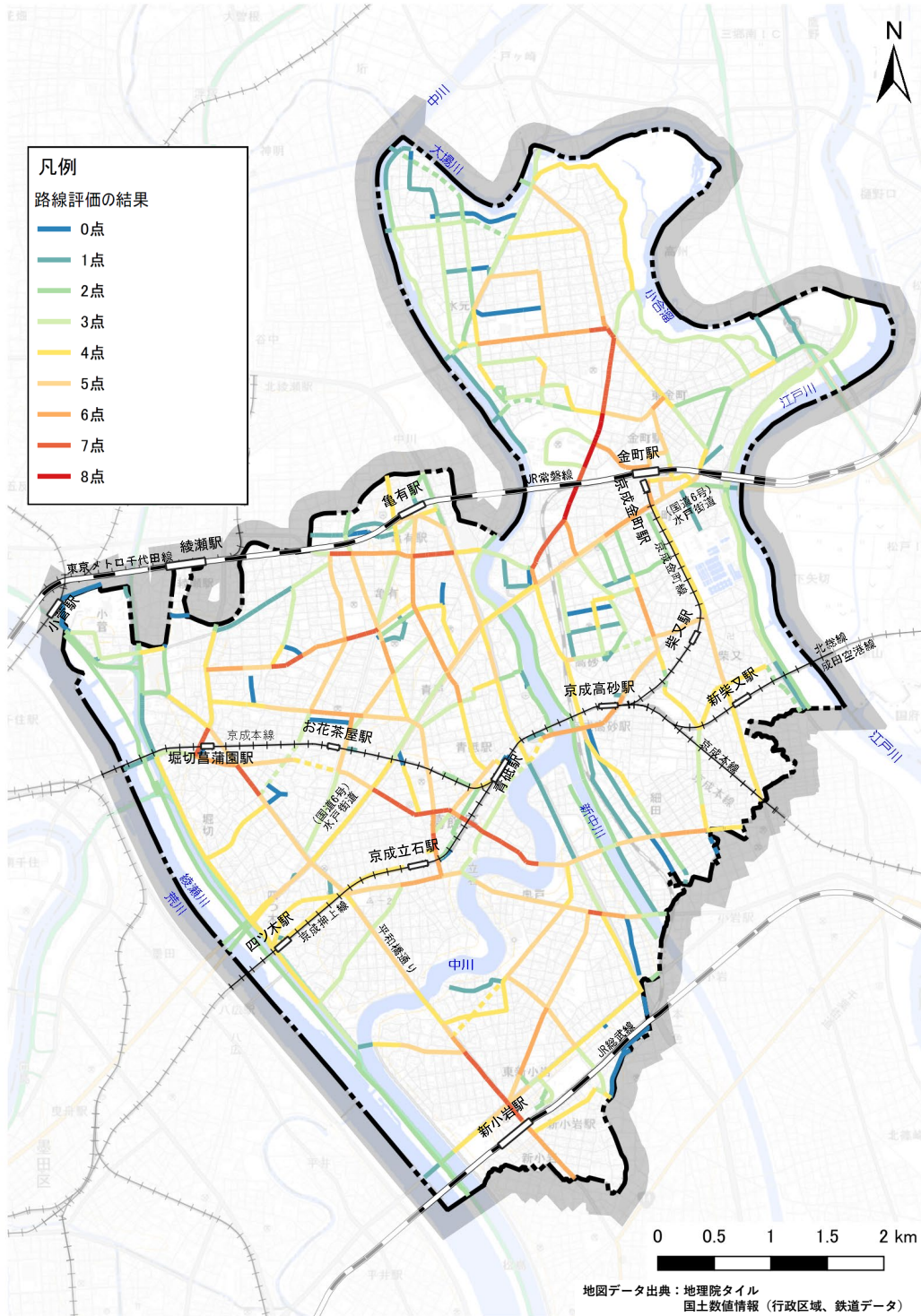
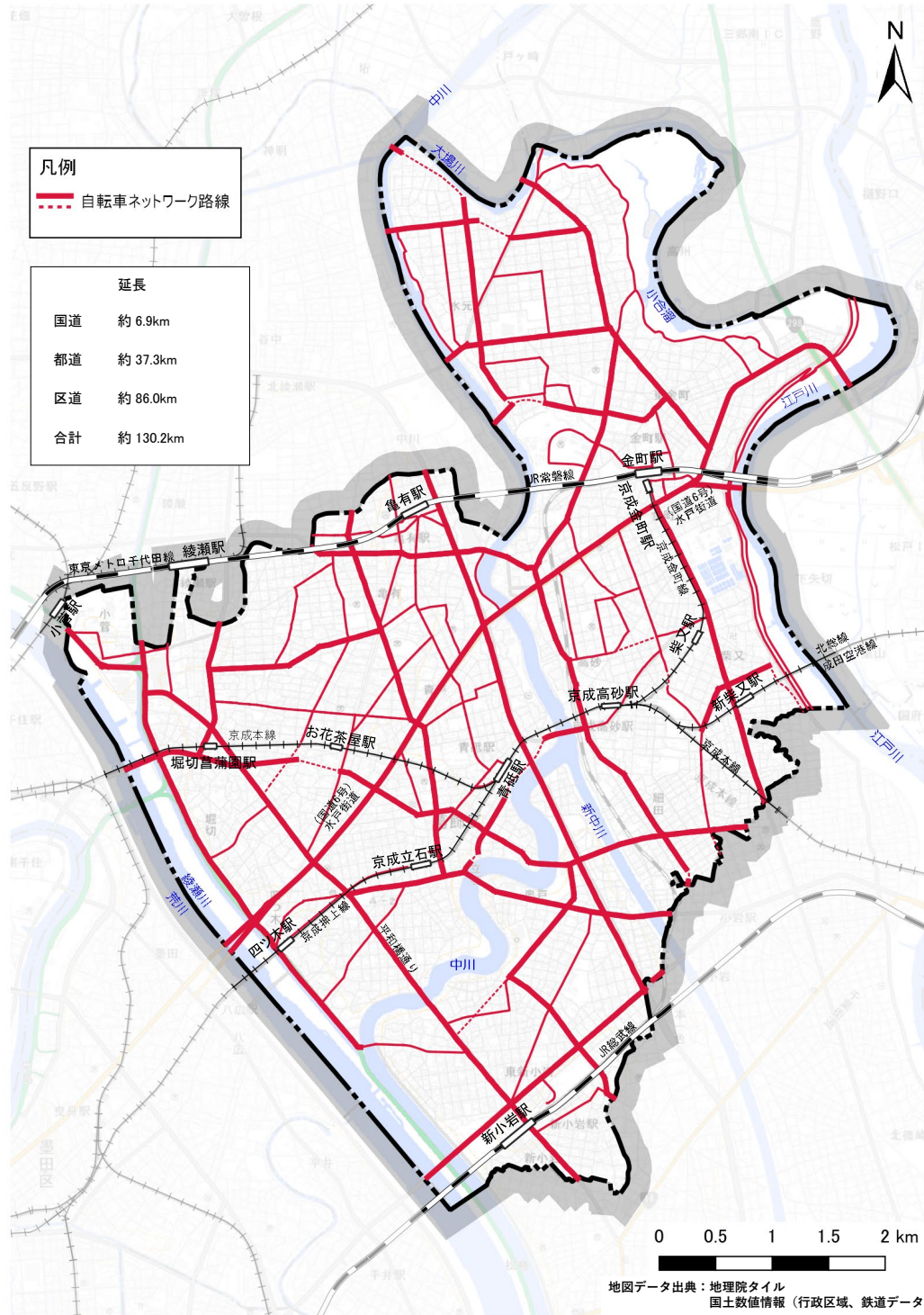


図 候補路線の評価結果



### (3) 自転車ネットワーク路線の選定結果

基本条件に基づく路線の評価において、3点以上となった路線を基本として抽出し、本区における自転車ネットワーク路線の選定を行いました。



\* 現状の自動車交通量では整備が困難であるが、将来、自動車交通量が減少し車線数を減らす等により整備が可能となる路線を含む

\* 国道・都道については、国や東京都の整備計画にない路線を含む

図 自転車ネットワーク路線の選定結果





## 第5章 整備優先度の設定

### 5.1 整備優先度の考え方

本計画で定めた自転車ネットワーク路線のうち、区が管理する道路（区道）約70.3kmについて、短期・中期・長期の3つの段階の整備優先度を設定し、順次整備を進めていきます。

本計画期間では、短期整備路線として、通勤・通学、買い物等の目的により多くの人が集まる鉄道駅周辺から自転車通行空間の整備を進め、自転車だけでなく歩行者にとっても安全で快適な道路環境の構築を図っていきます。

表 自転車ネットワーク路線の整備優先度の考え方

整備優先度	整備期間	整備優先度の設定の考え方	設定条件
短期	令和4～13年度 (2022～2031年度)	自転車利用が多く見込まれる路線 かつ 自転車通行の安全性を向上させる必要がある路線	駅1km圏内の路線 かつ 自転車事故が3件/km以上発生している路線
中期	令和14～23年度 (2032～2041年度)	自転車利用が多く見込まれる路線	駅1km圏内の路線
長期	令和24年度～ (2042年度)～	上記以外の自転車ネットワーク路線	

\* 上記条件の他、同一整備期間内において連続した整備を行うことが望ましい路線については、整備期間の調整を行う

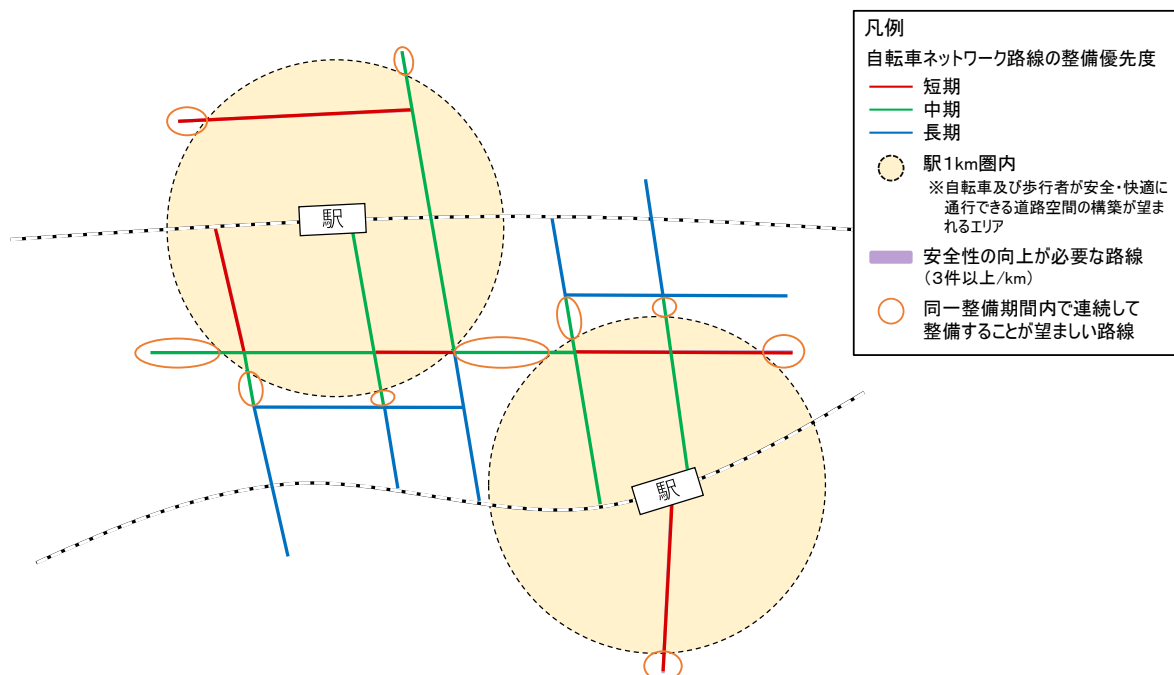


図 整備優先度の設定イメージ

## 5.2 整備優先度の設定結果

### (1) 整備優先度（短期）

自転車ネットワーク路線のうち、鉄道駅周辺の自転車利用が多く見込まれ、かつ自転車事故が多く自転車通行の安全性を向上させる必要がある路線を中心に、令和4～13（2022～2031）年度の10年間で優先的に整備します。整備優先度（短期）の路線の整備延長は約19.6kmです。

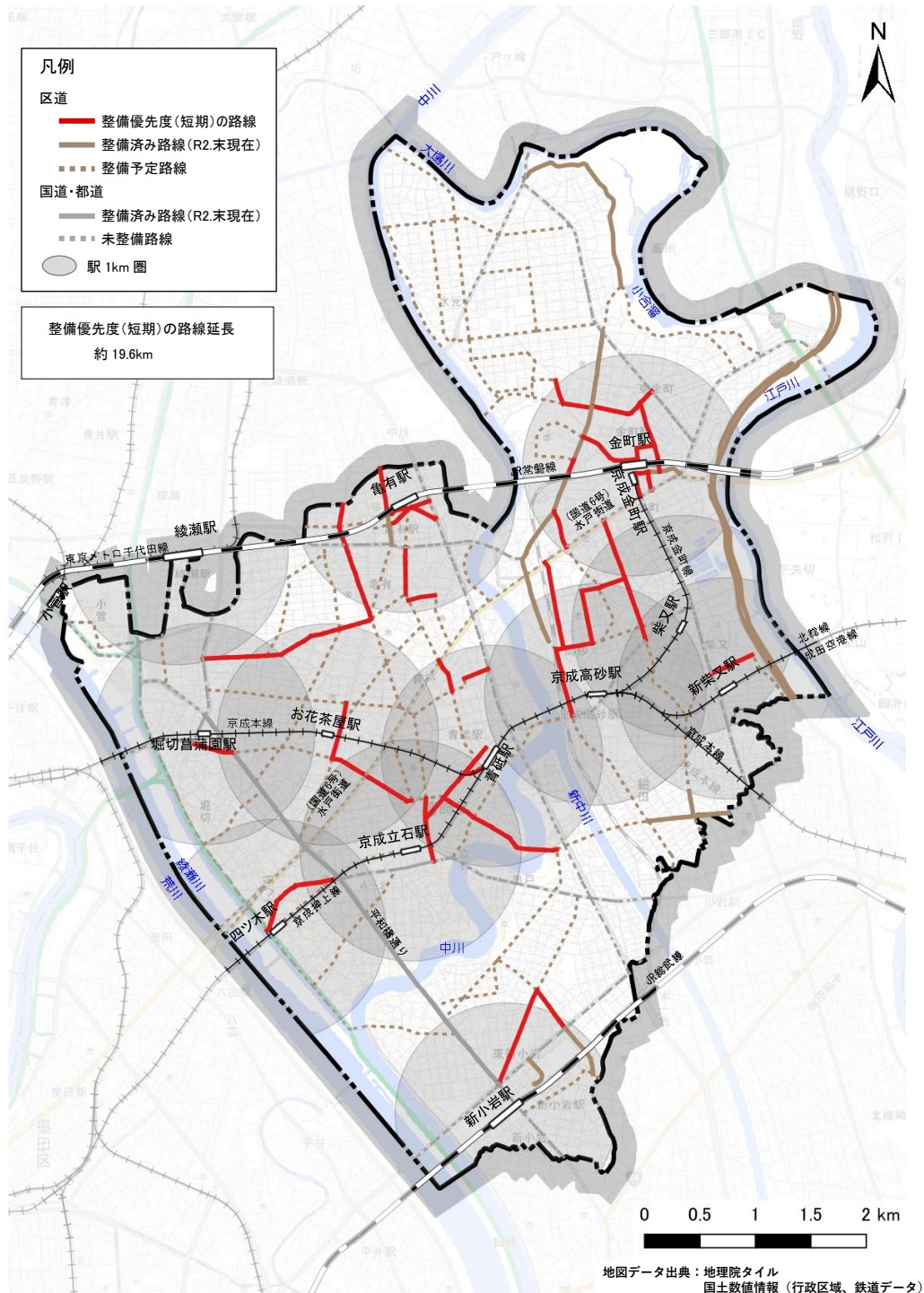


図 整備優先度（短期）の路線の設定結果



## (2) 整備優先度（中期）

自転車ネットワーク路線のうち、鉄道駅周辺の自転車利用が多く見込まれる路線を中心に、令和14～23（2032～2041）年度の10年間で整備します。整備優先度（中期）の路線の整備延長は約20.3kmです。

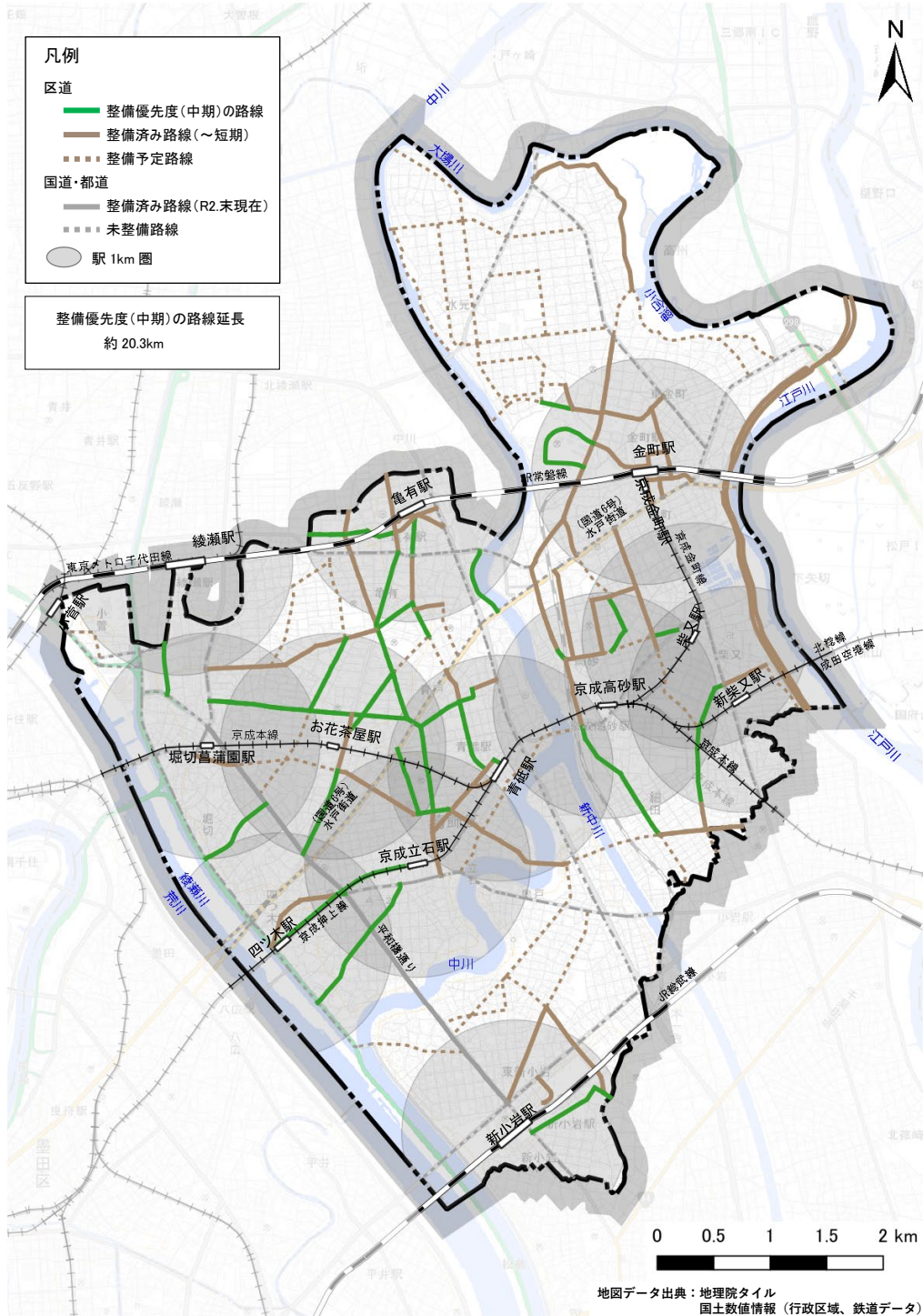


図 整備優先度（中期）の路線の設定結果

### (3) 整備優先度（長期）

自転車ネットワーク路線のうち、短期及び中期の整備状況を踏まえ、残りの区間を令和24（2042）年度以降に順次整備します。

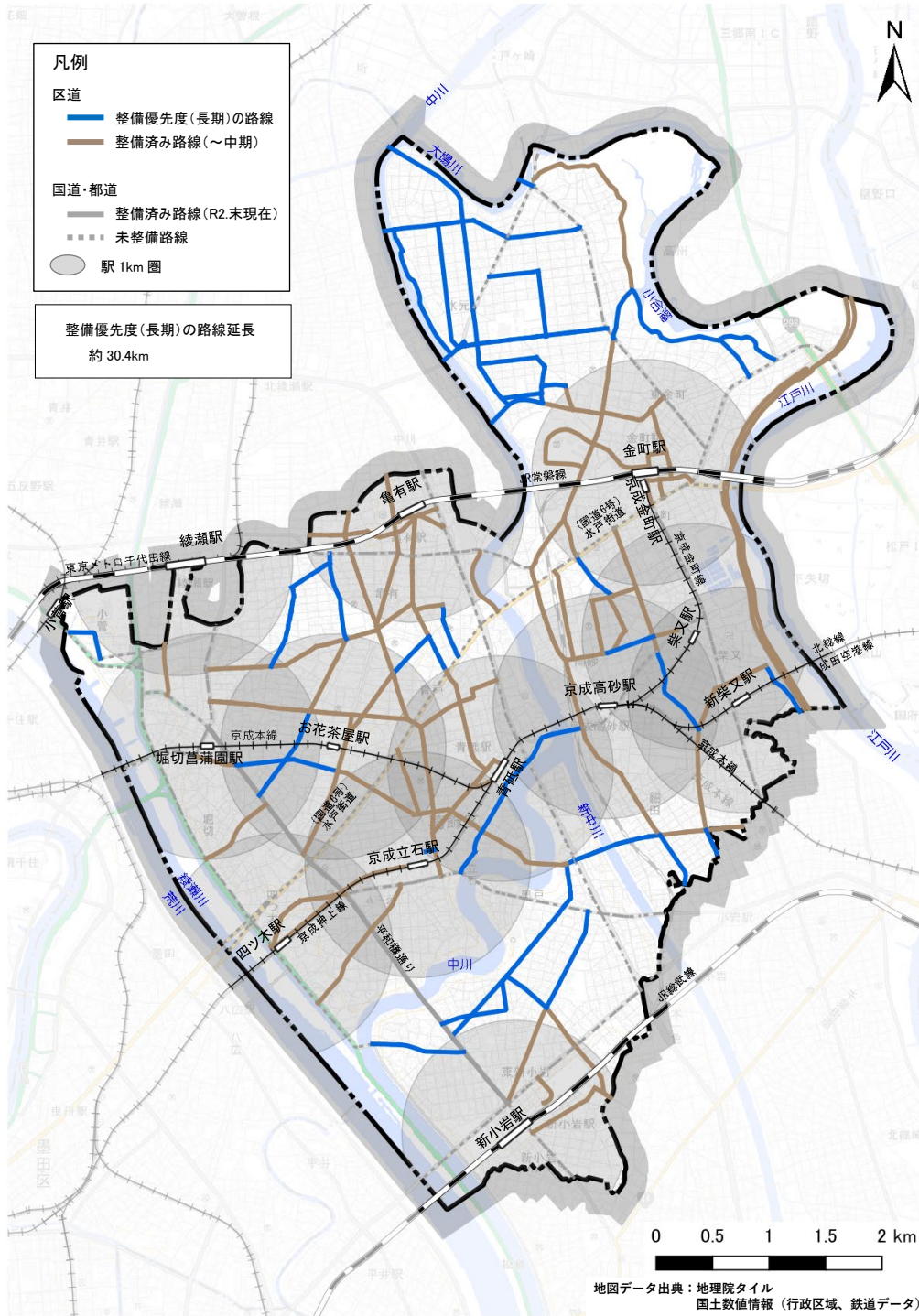


図 整備優先度（長期）の路線の設定結果



#### (4) 自転車ネットワーク路線の整備優先度のまとめ（区道）

自転車ネットワーク路線（区道）における整備優先度は以下のとおりです。

なお、駅周辺の再開発や道路改良の状況、自転車事故の多発等により整備時期の調整が必要となった場合には、整備優先度を適時変更する可能性があります。

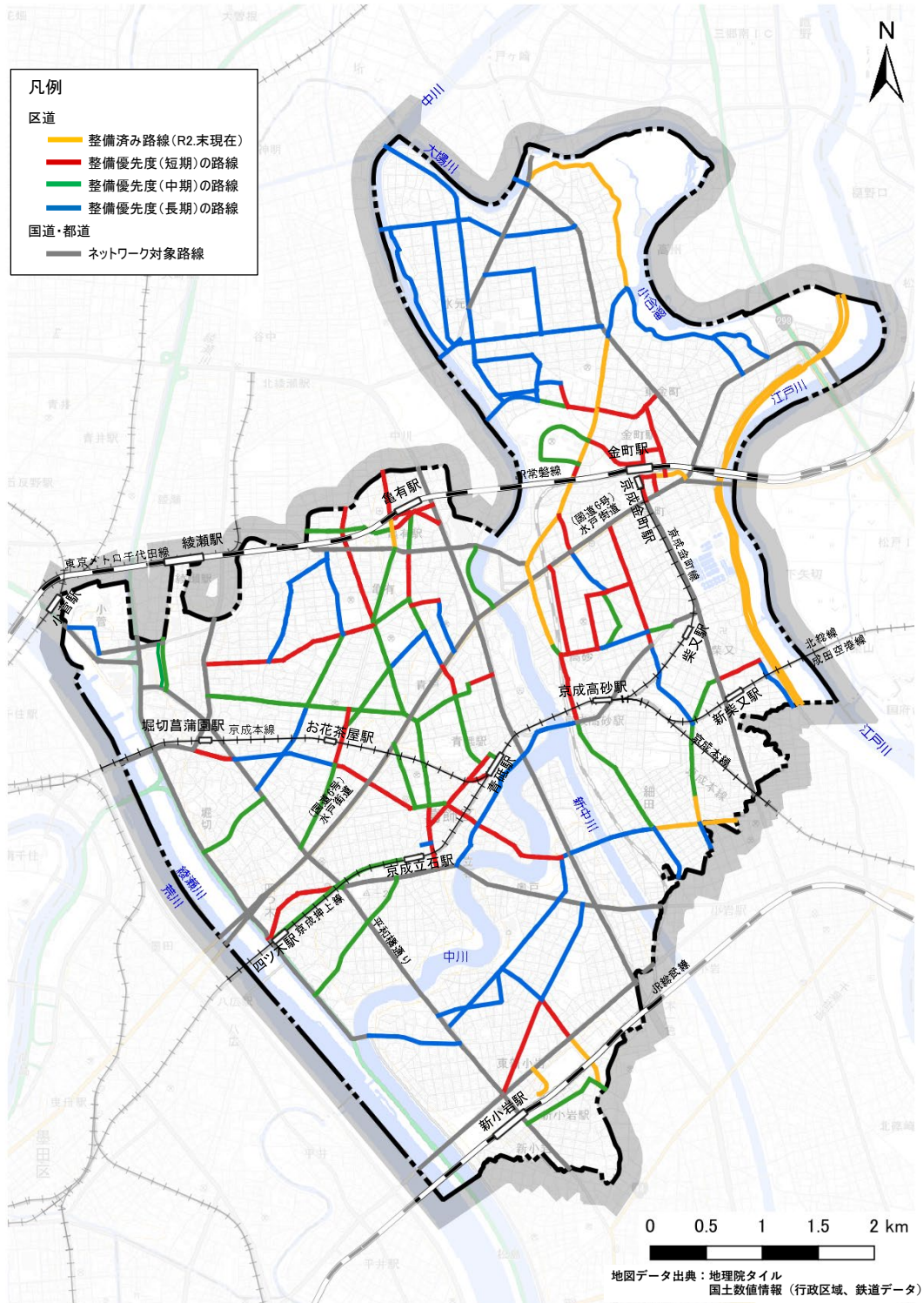


図 自転車ネットワーク路線（区道）における整備優先度



## 第6章 整備形態の基本設定

### 6.1 整備形態の考え方

ガイドラインに定められる整備形態は、車道での整備形態が基本とされています。車道に整備する場合の整備形態は、自動車交通量と規制速度で区分され、縁石等の工作物により自転車と自動車の通行区画を完全に分離する「①自転車道」、道路標示や帯状の路面表示により自転車の通行帯を視覚的に分離する「②自転車専用通行帯」、矢羽根型路面表示やピクトグラムにより自転車の通行位置を明示する「③車道混在」の3つのタイプに分類されます。

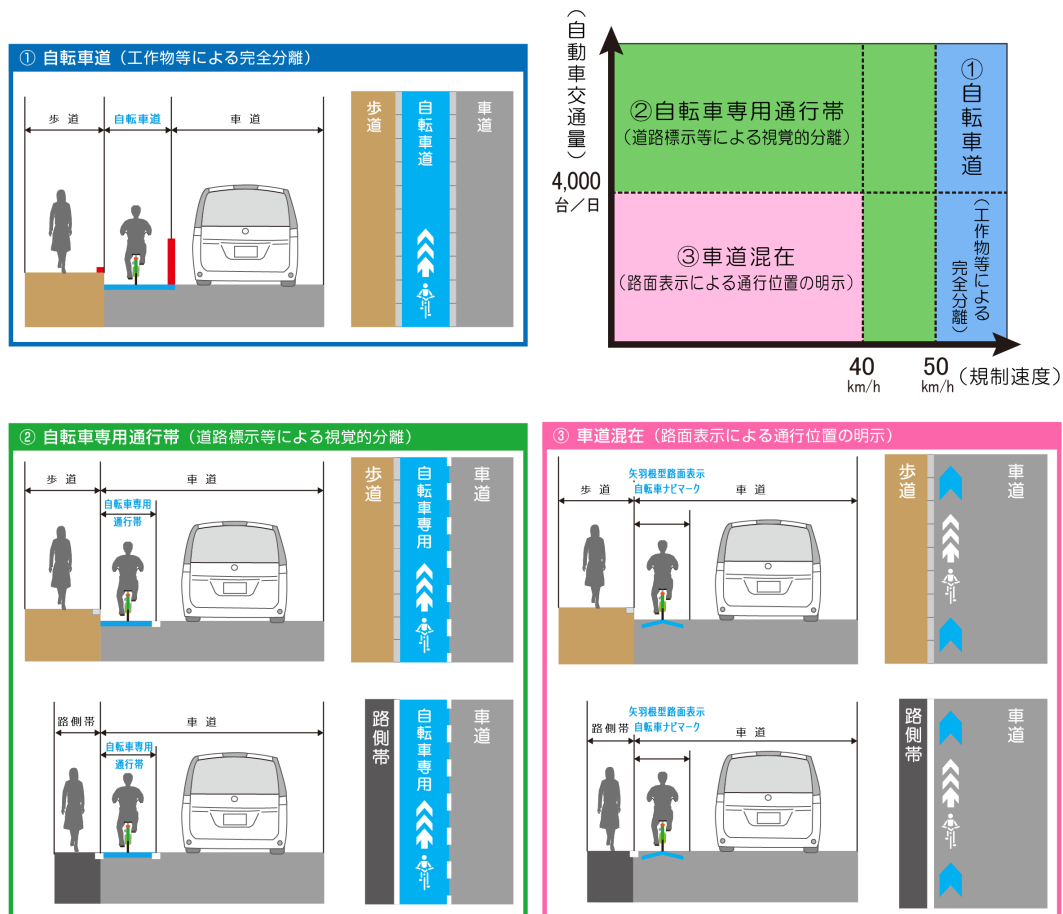


図 ガイドラインに基づく整備形態（完成形態）※2

ガイドラインでは、自動車交通量と規制速度に基づく整備形態を「完成形態」と位置づけています。

ただし、道路幅員構成等の制約により完成形態による通行空間整備が当面困難な場合、車道通行を基本とした暫定形態（完成形態が自転車道の場合は自転車専用通行帯又は車道混在、完成形態が自転車専用通行帯の場合は車道混在）により車道上への自転車通行空間の整備を行うことも認められています。

※2 自転車ピクトグラムは、ガイドラインで示されるものと警視庁及び東京都で整備を推奨されるナビマークがあります。本区では、周辺自治体との連続性を考慮し、ナビマークを採用します。

本区における整備形態についても、ガイドラインに準拠した整備を基本とし、「自転車道」、「自転車専用通行帯」、「車道混在」の3つの中から整備形態を選択し、ネットワーク路線の整備を進めていきます。

整備形態の選択に当たっては、現状の道路状況等を踏まえ、以下の方針に基づき、整備を進めます。

### 方針① 自転車の車道通行を基本とする理想的な整備形態を目指します

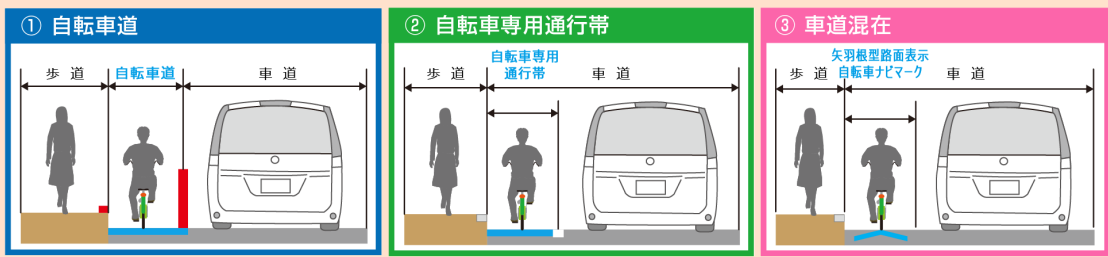
- ガイドラインに基づき、車道通行を基本とする自転車通行空間の整備を進めることで、自転車だけでなく歩行者の安全性の確保を図っていきます。
- また、周辺自治体との自転車通行空間整備の整合を図っていきます。



### 方針② 道路状況を踏まえ、自転車ネットワークの早期実現に向けた整備形態の検討及び整備を進めます

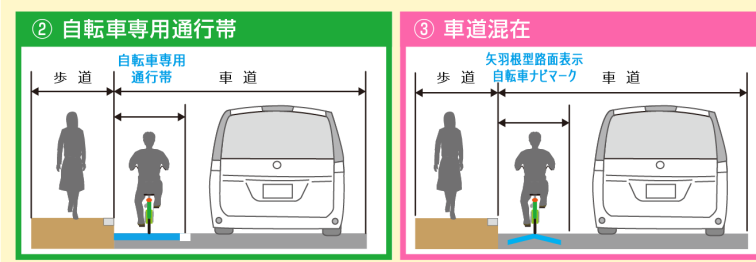
- 現状では車道の幅員が狭く、ガイドラインに基づく自転車通行空間の整備が難しい路線も多いことから、自転車ネットワークの早期実現に向け、道路状況を踏まえた整備形態も検討しながら整備を進めます。

#### ガイドラインに基づく整備形態



▼ 道路構造等の問題により、ガイドラインに基づく整備形態での整備が困難

#### 早期実現に向けた整備形態

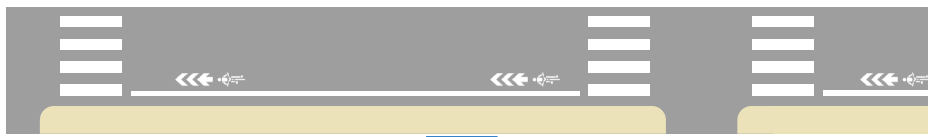




### 歩行者と自転車の通行空間が明確に分離されている歩道は自転車通行方針③ 空間として活用します。また、自転車ナビマークのみ設置された区間は自転車通行空間として暫定的に活用します

- 車道上における自転車通行空間の整備が進み、自転車の車道通行の認識が浸透するまでの過渡期においては、歩行者と自転車の通行空間が構造的又は視覚的に分離し整備されている歩道についても自転車通行空間として活用し、自転車ネットワークの形成を図ります。
- 自転車利用者のルール遵守意識や自動車運転者の自転車保護意識の向上を図ることを目的として、自転車ナビマーク（自転車の通行位置と進行方向を示す路面表示）のみ設置された区間については、当面の措置として、自転車通行空間として暫定的に活用します。
- また、周辺の自転車通行空間の整備の進捗に合わせ、車道混在型への再整備等、検討します。

#### ■現状（自転車ナビマークのみ設置）



#### ■追加整備（自転車ナビラインを追加設置）



### 自転車ネットワーク路線以外における道路整備について

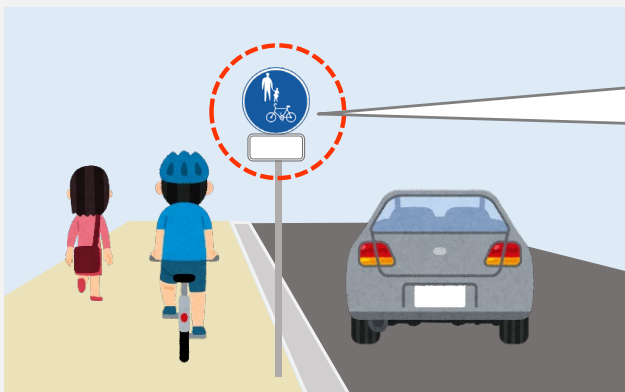
- 自転車ネットワーク路線以外の道路においても、「自転車は『車両』であり車道通行が原則」という観点に基づいた整備を進めます。ただし、区内の多くの道路は道路幅員が狭いため、交通状況や道路幅員等の制約により整備が困難な路線については、自転車ナビマークのみによる整備等、歩行者の安全確保や自転車利用者の通行ルール遵守を図る整備方法について検討します。



## 自転車安全利用五則（一部抜粋）

## ● 自転車は、車道が原則、歩道は例外

- 道路交通法上、自転車は軽車両と位置づけられています。したがって、歩道と車道の区別のあるところは車道通行が原則です。
- 例外として、普通自転車が歩道を通行できる場合は以下の通りです。
  - 歩道に普通自転車歩道通行可の標識や表示がある場合
  - 13歳未満の子どもや70歳以上の高齢者、身体に障害を持つ方が自転車を運転している場合
  - 安全確保のためにやむを得ないと認められる場合等



「自転車通行可」を示す標識例

## ● 歩道は歩行者優先で車道寄りを徐行

- 自転車で歩道を通行する場合は、車道寄りの部分を徐行しなければなりません。
- 歩行者の通行を妨げるような場合は一時停止しなければなりません。

## 6.2 各整備形態の概要

### (1) 自転車道

自転車道とは、縁石等の工作物で車道と物理的に分離させた自転車通行空間の整備形態です。

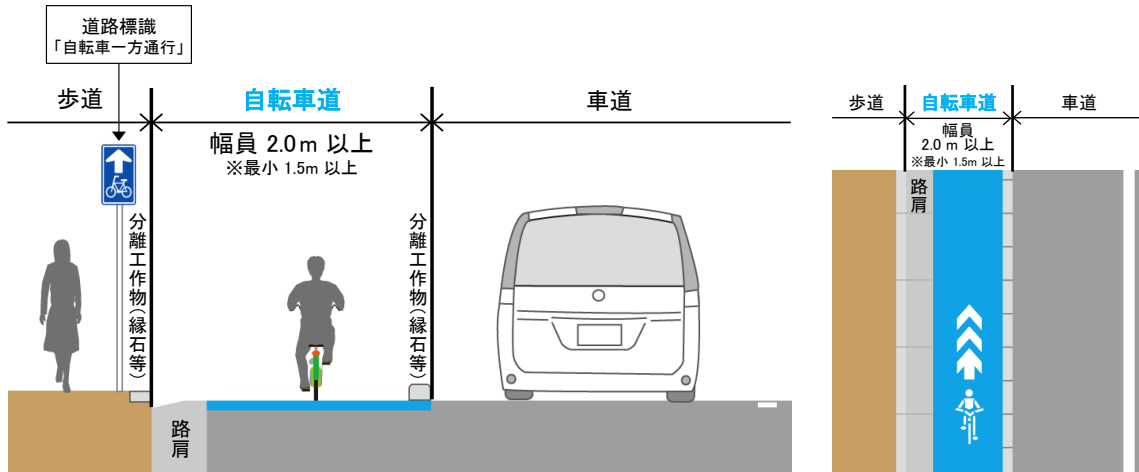


図 自転車道の整備イメージ（左：断面図、右：平面図）

定義	専ら自転車の一般交通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
整備条件	自動車の規制速度 50km/h 超
通行方法	一方通行を基本とする
構造分離	有（縁石等による構造的分離）
必要幅員	2.0m 以上 （地形の状況その他特別な理由によりやむを得ない場合は、最小 1.5m まで縮小可。縮小する場合は、局所的なものに留めることが望ましい）
道路標識／ 道路標示／ 路面表示等	自転車道を示す道路標識（自転車専用）及び法定外表示（自転車ナビマーク）の設置
交通規制	自転車道が設けられている道路においては、自転車道の通行が必須
その他	

## (2) 自転車専用通行帯

自転車専用通行帯とは、道路標示や帯状の路面表示により自転車の通行帯を視覚的に分離する自転車通行空間の整備形態です。

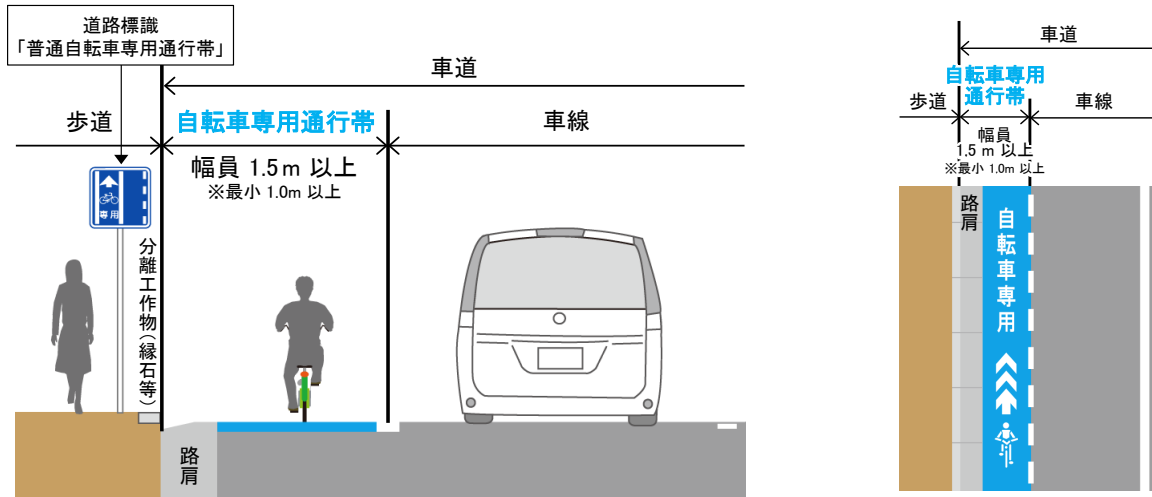


図 自転車専用通行帯の整備イメージ（左：断面図、右：平面図）

定義	道路標識により車両通行帯の設けられた道路において、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された車両通行帯
整備条件	自動車の規制速度 40km/h 超 50 km/h 以下 又は 自動車の規制速度 40km/h 以下・自動車交通量 4,000 台/日以上
通行方法	一方通行を基本
構造分離	無（車道の一部を活用）
必要幅員	1.5m以上（道路の状況等によりやむを得ない場合は、整備区間の一部で最小1.0mまで縮小可。縮小する場合、局所的なものに留めることが望ましい）
道路標識／道路標示／路面表示等	自転車専用通行帯を示す道路標識（専用通行帯）、道路標示（車両通行帯）及び法定外表示（自転車ナビマーク）の設置
交通規制	道路標識等により通行区分が指定されている道路は、指定された通行帯の通行が必須
その他	ガイドラインにおいては、「駐車禁止若しくは駐停車禁止の規制の実施」「取締りの積極的実施」が望ましいとされている

### (3) 車道混在

車道混在とは、車道内における自転車の通行位置及び通行方向を示し、自動車に自転車が車道内で混在することを注意喚起するための矢羽根型路面表示及び自転車のピクトグラムを設置する自転車通行空間の整備形態です。

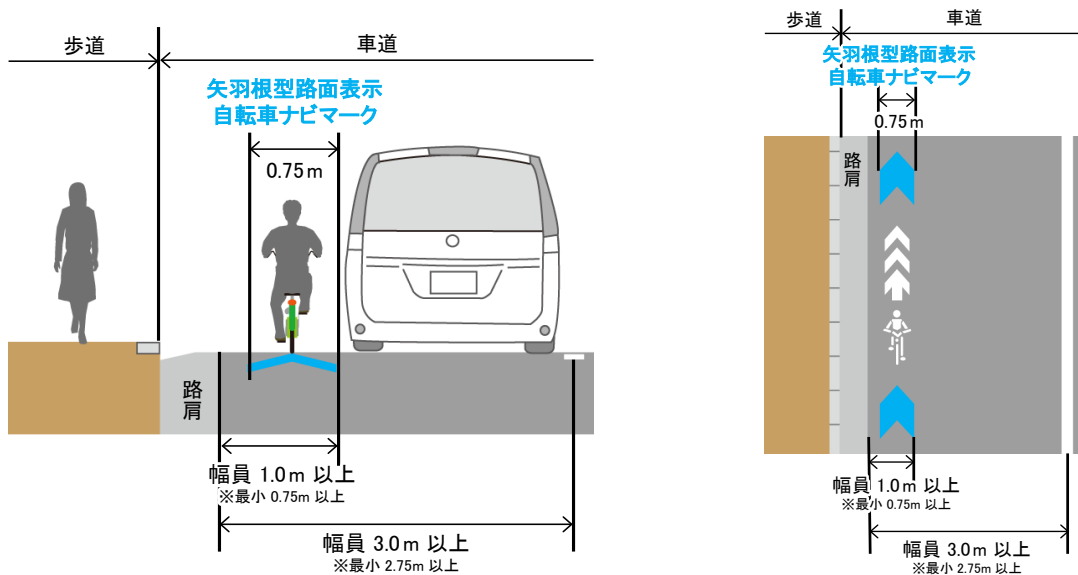


図 車道混在の整備イメージ（左：断面図、右：平面図）

定義	法令上の規定なし (自転車が通行すべき「車道の左側端」を路面表示等により明示した部分)
整備条件	自動車の規制速度 40km/h 以下 かつ 自動車交通量 4,000 台/日以下
通行方法	一方通行を基本
構造分離	無（車道の一部を活用）
必要幅員	1.0m以上 (道路の状況等によりやむを得ない場合は、最小 0.75m まで縮小可)
道路標識／ 道路標示／ 路面表示等	法定外表示（矢羽根型路面表示、自転車ナビマーク）の設置
交通規制	専用の交通規制はない
その他	ガイドラインにおいては、「駐車禁止若しくは駐停車禁止の規制の実施」 「取締りの積極的実施」が望ましいとされている

#### (4) その他の整備形態

歩道内において、歩行者と自転車の通行空間が構造的又は視覚的に分離して整備されている区間については、自転車通行空間として活用します。

##### 自転車歩行者道<sup>※3</sup>（構造的分離）

歩道を通行する自転車を、植栽や柵等で構造的に分離することにより、歩行者の安全を図るとともに自転車の通行空間を確保した整備形態です。

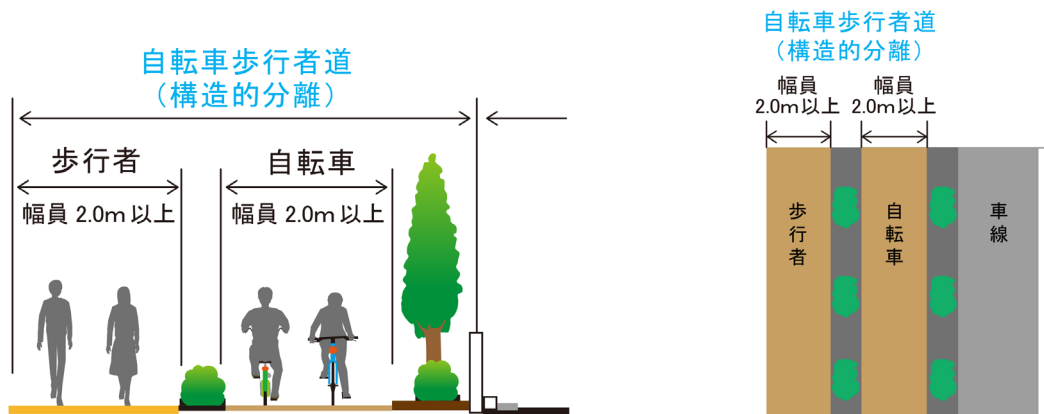


図 自転車歩行者道（構造的分離）の整備イメージ（左：断面図、右：平面図）

定義	規定なし (歩道内において、歩行者と自転車の通行部分を植栽帯等により分離)
整備条件	歩道内において、歩行者と自転車の通行部分の分離に必要な部分と植樹帯等を除いた有効幅員が4.0m以上確保できる場合
通行方法	歩道内の構造的に分離された自転車通行部分を通行 又は 車道の左側（左端）を通行
構造分離	有（植栽帯等による構造的分離）
必要幅員	4.0m以上（植樹帯等の分離部分を除く） (歩行者交通量が少ない場合は、最小3.0mまで縮小可)
道路標識／ 道路標示／ 路面表示等	法定外の案内標識等（通行案内標識及び路面表示シート等）の設置
交通規制	専用の交通規制はない
その他	

※3 専ら自転車及び歩行者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



### 自転車歩行者道（視覚的分離）

歩道を通行する自転車を、舗装の色分けとピクトグラムを用いた標識・路面表示で視覚的に分離することにより、歩行者の安全を図るとともに自転車の通行空間を確保した整備形態です。

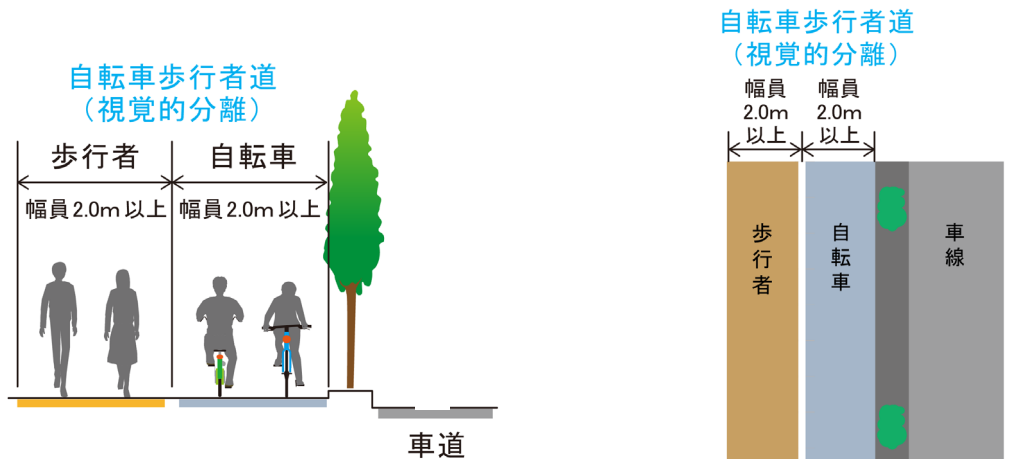


図 自転車歩行者道（視覚的分離）の整備イメージ（左：断面図、右：平面図）

定義	規定なし (歩道内において、歩行者と自転車の通行部分をカラー舗装により視覚的に分離)
整備条件	歩道内において、植樹帯等を除いた有効幅員が 4.0m 以上確保できる場合
通行方法	歩道内の視覚的に分離された自転車通行部分を通行 又は 車道の左側（左端）を通行
構造分離	無（歩道の一部を活用）
必要幅員	4.0m 以上（植樹帯等の分離部分を除く） (歩行者交通量が少ない場合は、最小 3.0m まで縮小可)
道路標識／ 道路標示／ 路面表示等	法定外の案内標識等（通行案内標識及び路面表示シート等）の設置
交通規制	専用の交通規制はない
その他	

### 自転車歩行者専用道路

自転車及び歩行者の交通のため、河川沿い等に整備される自転車通行空間の整備形態です。

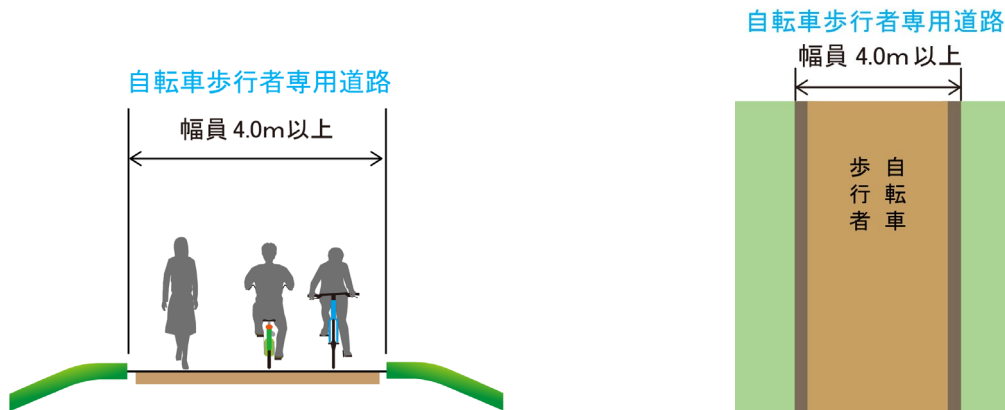


図 自転車歩行者専用道路の整備イメージ（左：断面図、右：平面図）

定義	専ら自転車及び歩行者の一般交通の用に供する道路又は道路の部分
整備条件	交通の安全と円滑を図る必要があり、まだ供用開始されていない道路又は道路部分において区間を定め指定できる
通行方法	歩行者の安全通行にも十分配慮しながら通行
構造分離	無（道路標示等で歩行者と自転車を分離）
必要幅員	4.0m 以上
道路標識／道路標示／路面表示等	道路標識（自転車及び歩行者専用）の設置
交通規制	
その他	

## 6.3 自転車通行空間の標準的な構造

### (1) 自転車通行空間の標準的な構造

#### ① 単路部の構造

単路部における標準的な構造は、ガイドラインを踏まえ、以下のとおりとします。

#### 1) 自転車道

##### 通行方法

- 自転車道は一方通行を基本とする。
- 双方向通行は、下記の条件を満たす特別な場合に認めるものとする。

- 条件① 一定の区間長で連続性が確保されていること  
 条件② 区間前後・内に双方向通行の自転車道が交差しないこと  
 条件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  
 条件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

##### 幅員

- 自転車道の幅員は2.0m以上とする（地形の状況その他の特別な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できる。ただし、縮小する場合は、道路附属物設置箇所等局所的なものに留めることが望ましい）。

##### 構造分離

- 視認性に配慮し、車道から高さ15cm以上の縁石を設置して車道と物理的に分離させる。

##### 道路標識・路面表示

- 自転車道を示す道路標識や一方通行を示す道路標識を設置する。
- 自転車の通行方向を示す自転車ナビマークを設置する。

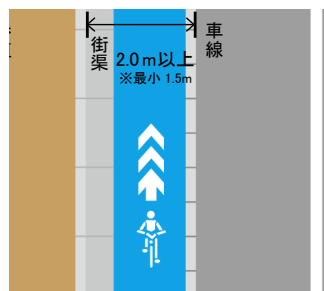
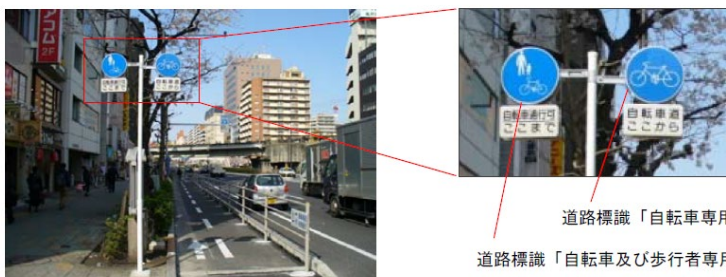


図 自転車道による標準的な整備イメージ



道路標識「自転車専用（325の2）」

道路標識「自転車及び歩行者専用（325の3）」

図 道路標識「自転車専用（325の2）」を設置した事例  
 （標識の下に自転車道の起点を示す補助標識を設置）

資料：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（国土交通省）より作成

## 2) 自転車専用通行帯

## 通行方法

- 自転車は、自転車専用通行帯を通行。
- 道路交通法に従い、以下の場合は、例外的に自転車の歩道通行が認められる。

- ・ 歩道に「普通自転車歩道通行可」の道路標識がある場合
- ・ 13歳未満の子供、70歳以上の高齢者、身体が不自由な人が運転する場合
- ・ その他安全のためにやむを得ない場合

## 幅員

- 幅員は、1.5m以上を確保する（やむを得ない場合は、整備区間の一部で1.0m以上まで縮小可）。

## 道路標識・道路標示・路面表示

- 自転車専用通行帯を示す道路標識または道路標示「自転車専用」の文字を設置。
- 自転車専用通行帯全幅のカラー舗装を行う（または、一部の着色）。
- 自転車の通行方向を示す自転車ナビマークを設置する。



図 自転車専用通行帯による標準的な整備イメージ



図 道路標識及び道路標示の設置事例

資料：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（国土交通省）より作成



### 3) 車道混在

#### 通行方法

- 自転車は、車道の左側端を通行。
- 道路交通法に従い、以下の場合は、例外的に自転車の歩道通行が認められる。

- ・ 歩道に「普通自転車歩道通行可」の道路標識がある場合。
- ・ 13歳未満の子供、70歳以上の高齢者、身体が不自由な人が運転する場合。
- ・ その他安全のためにやむを得ない場合。

#### 幅員

- 1.0m以上の幅員を外側線の外側に確保する。
- 矢羽根型路面表示で示す舗装部分の幅員は、側溝の蓋部分を除いて1.0m以上確保する。

#### 路面表示

- 矢羽根型路面表示の標準の仕様は、幅0.75m以上、長さ1.50m以上、角度1:1.6を基本とする（必要に応じ、コンパクトな仕様とする）。
- 歩道のある道路では、矢羽根型路面表示の右端が路肩端から1.0m以上の位置となるように設置する。
- 歩道のない道路では、原則として、矢羽根型路面表示の右端が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）離れた位置に設置する。
- 矢羽根型路面表示の設置間隔はガイドラインに合わせた10mを標準とする（事故多発路線については、注意喚起、車道への誘導を強化するため、5m間隔等の高密度な配置を検討する）。
- 自転車ナビマークは、交差点部の前後や自動車と自転車の交錯の機会が多い区間等に設置することを基本とする。

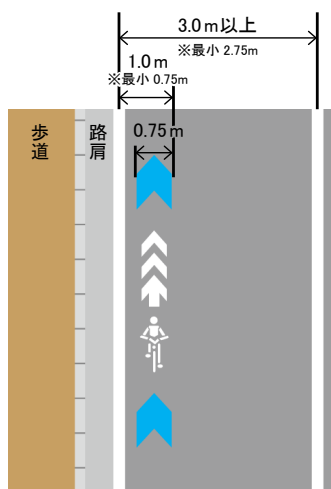


図 車道混在による標準的な整備イメージ

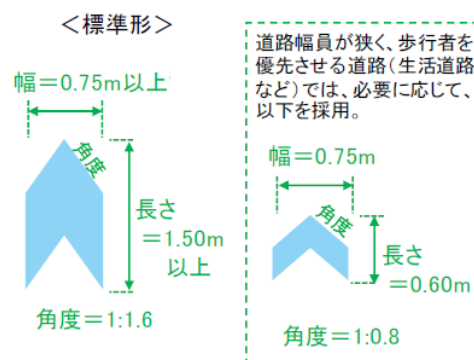


図 矢羽根型路面表示の標準仕様

資料：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（国土交通省）より作成

## ② 交差点部の構造

交差点部における標準的な構造は、ガイドラインを踏まえ、以下のとおりとします。

### 1) 自転車道

- 交差点部では、交差点前後の自転車道と直線的に連続するように矢羽根型路面表示を設置し、通行位置及び通行方法を明確化する。
- 交差点前後において、自転車の進行方向を示す自転車ナビマークを設置する。
- 左折自動車と自転車が混在することを、自転車、自動車双方に対して看板等により注意喚起する。

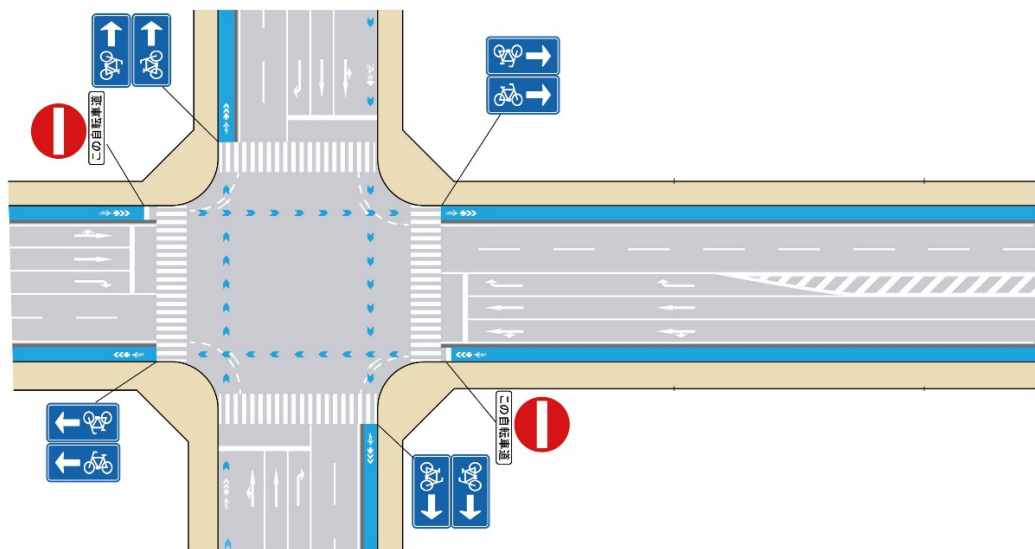


図 交差点に直接自転車道を接続させる場合の例

資料：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（国土交通省）より作成

## 2) 自転車専用通行帯

- 交差点部では、交差点前後の自転車専用通行帯と直線的に連続するように矢羽根型路面表示を設置し、通行位置及び通行方法を明確化する。
- 交差点前後において、自転車の進行方向を示す自転車ナビマークを設置する。

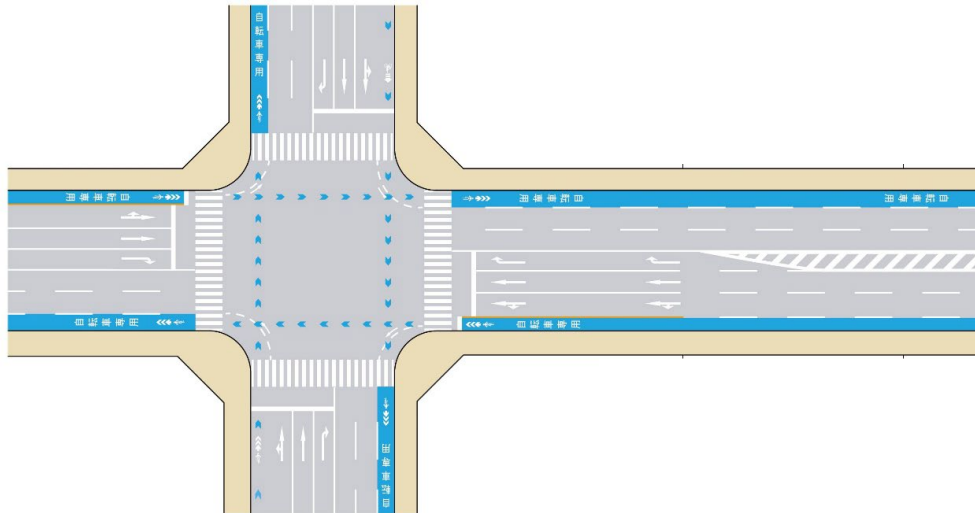


図 交差点に直接自転車専用通行帯を接続させる場合の例

資料：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（国土交通省）より作成

## 3) 車道混在

- 交差点部では、交差点前後の車道混在による自転車通行空間と直線的に連続するように矢羽根型路面表示を設置し、通行位置及び通行方法を明確化する。
- 交差点前後において、自転車の進行方向を示す自転車ナビマークを設置する。

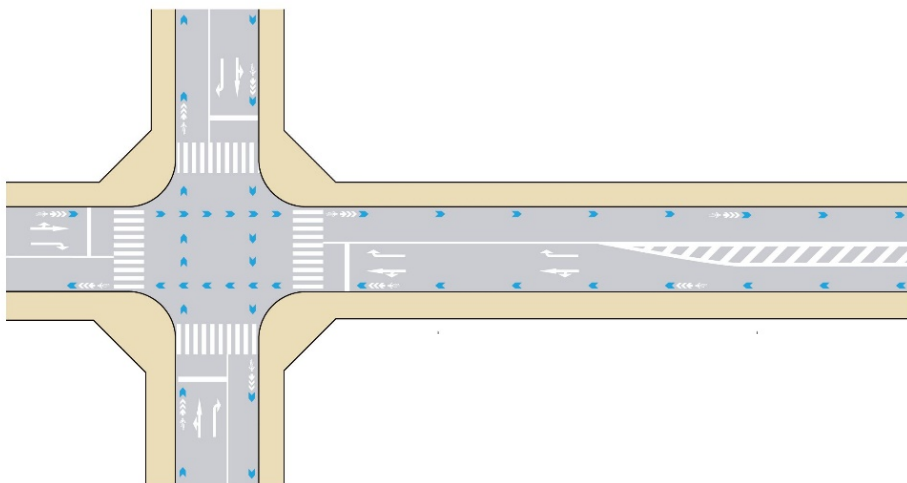


図 交差点に直接車道混在による自転車通行空間を接続させる場合の例

資料：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（国土交通省）より作成





# 参考資料

## (1) 候補路線抽出の基本条件

候補路線の抽出に当たり、各基本条件で選定される路線は、以下のとおりです。

### ①-1 葛飾区都市計画マスタープランにおける幹線道路

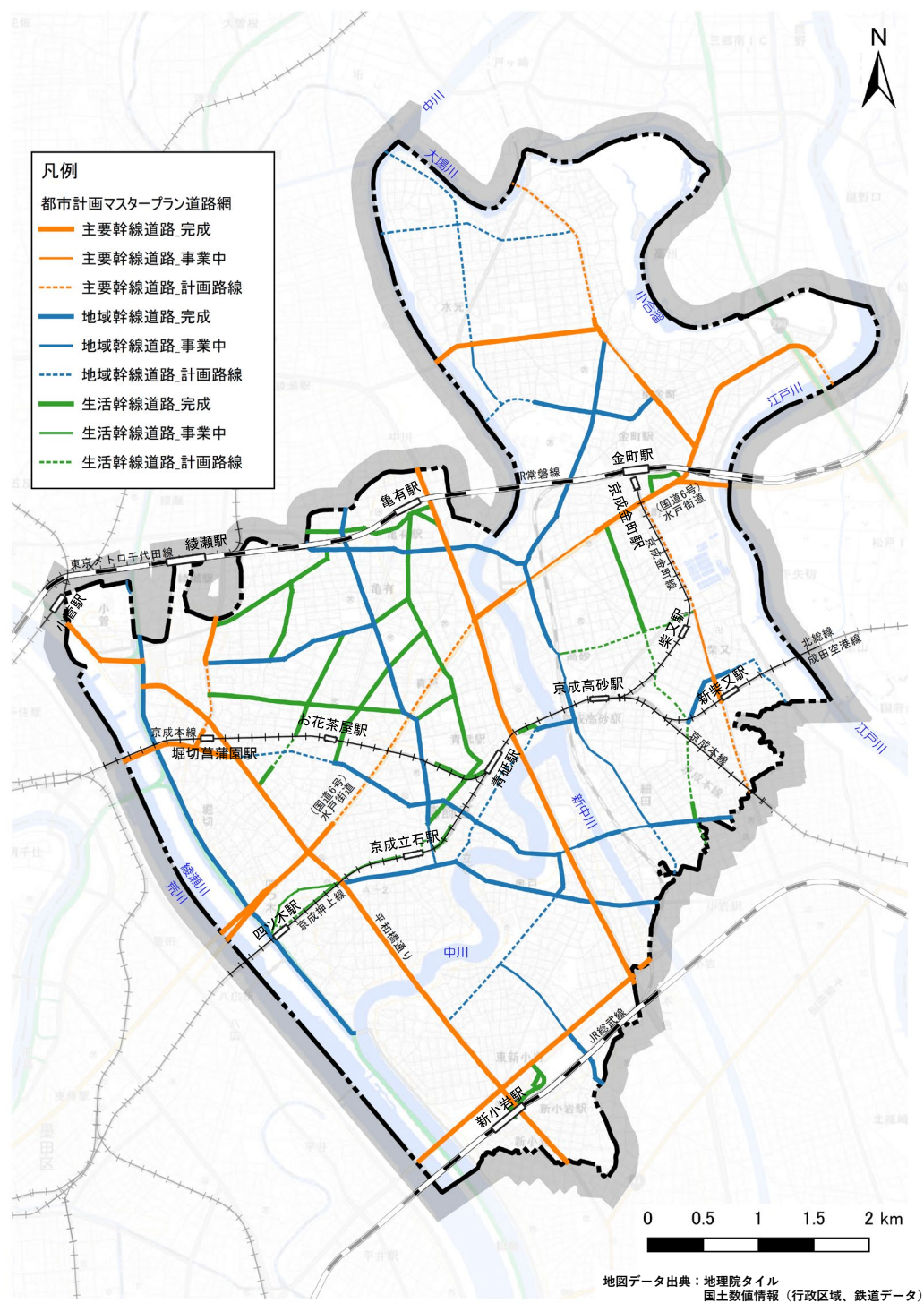


図 葛飾区都市計画マスタープランにおける幹線道路

## ①-2 都市計画道路

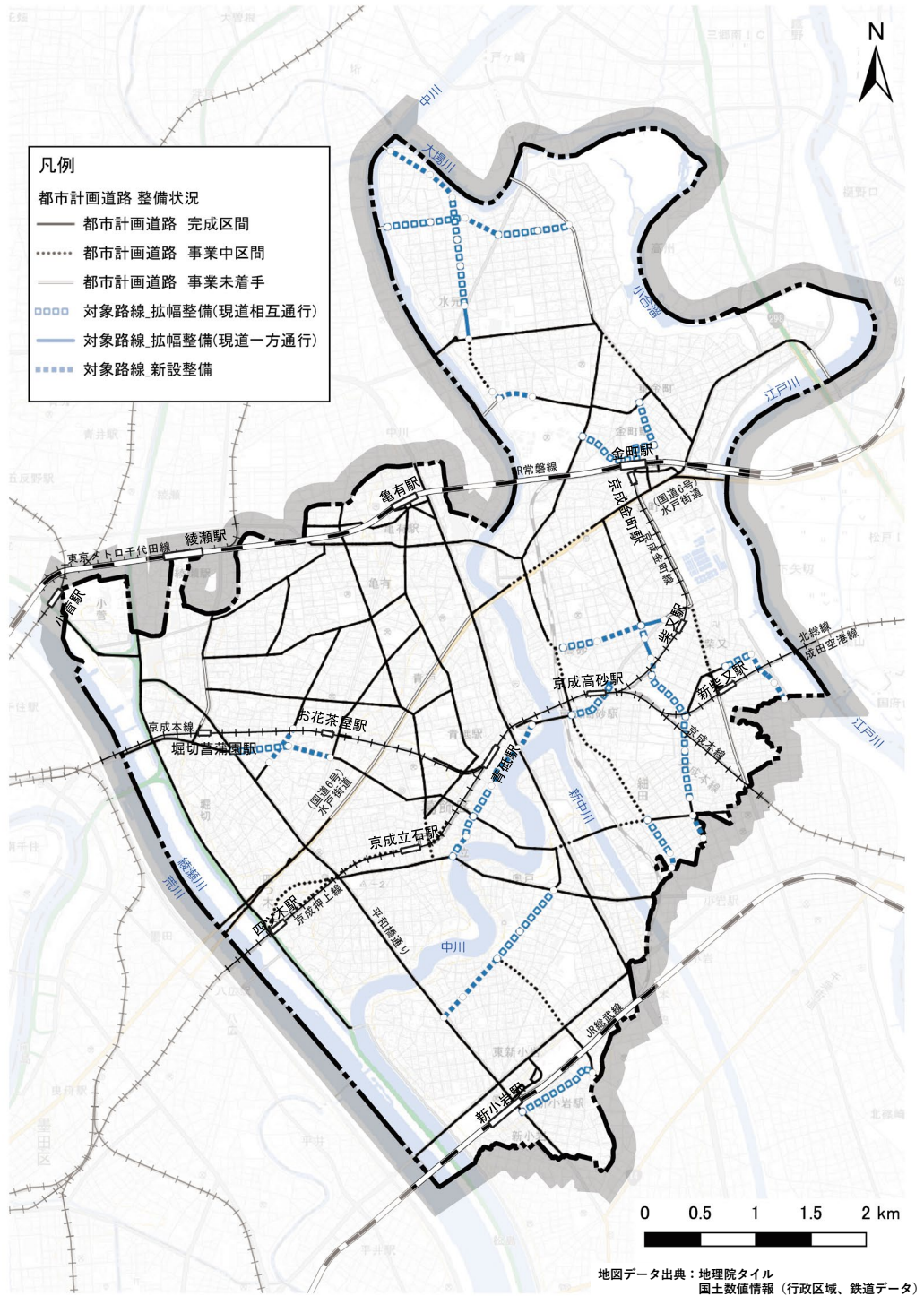


図 都市計画道路



## ② 路線バスが運行されている道路

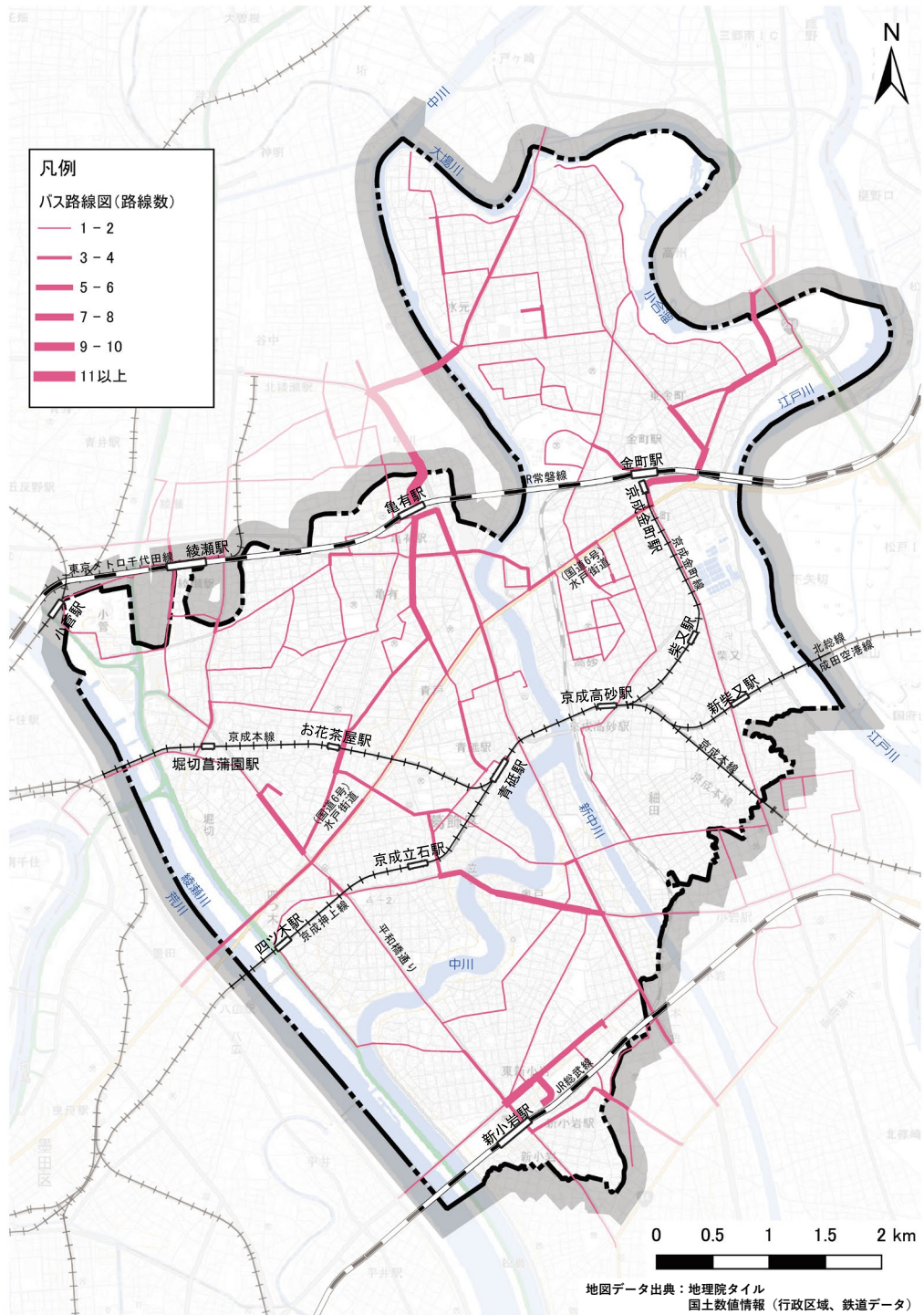


図 路線バスが運行されている道路

### ③ 自転車歩行者専用道路や河川敷沿いの道路

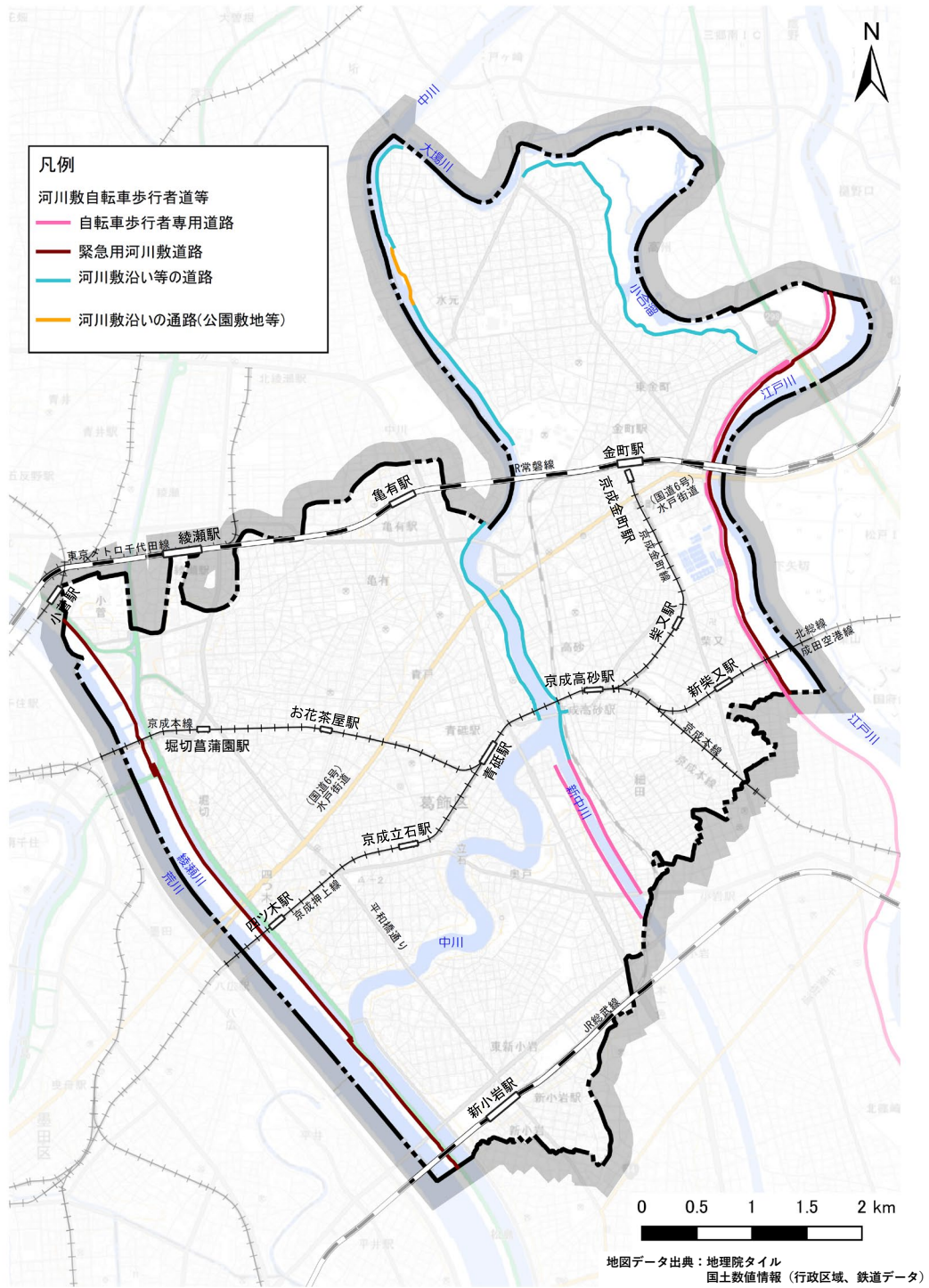


図 自転車歩行者専用道路や河川敷沿いの道路



#### ④ コミュニティ道路※4

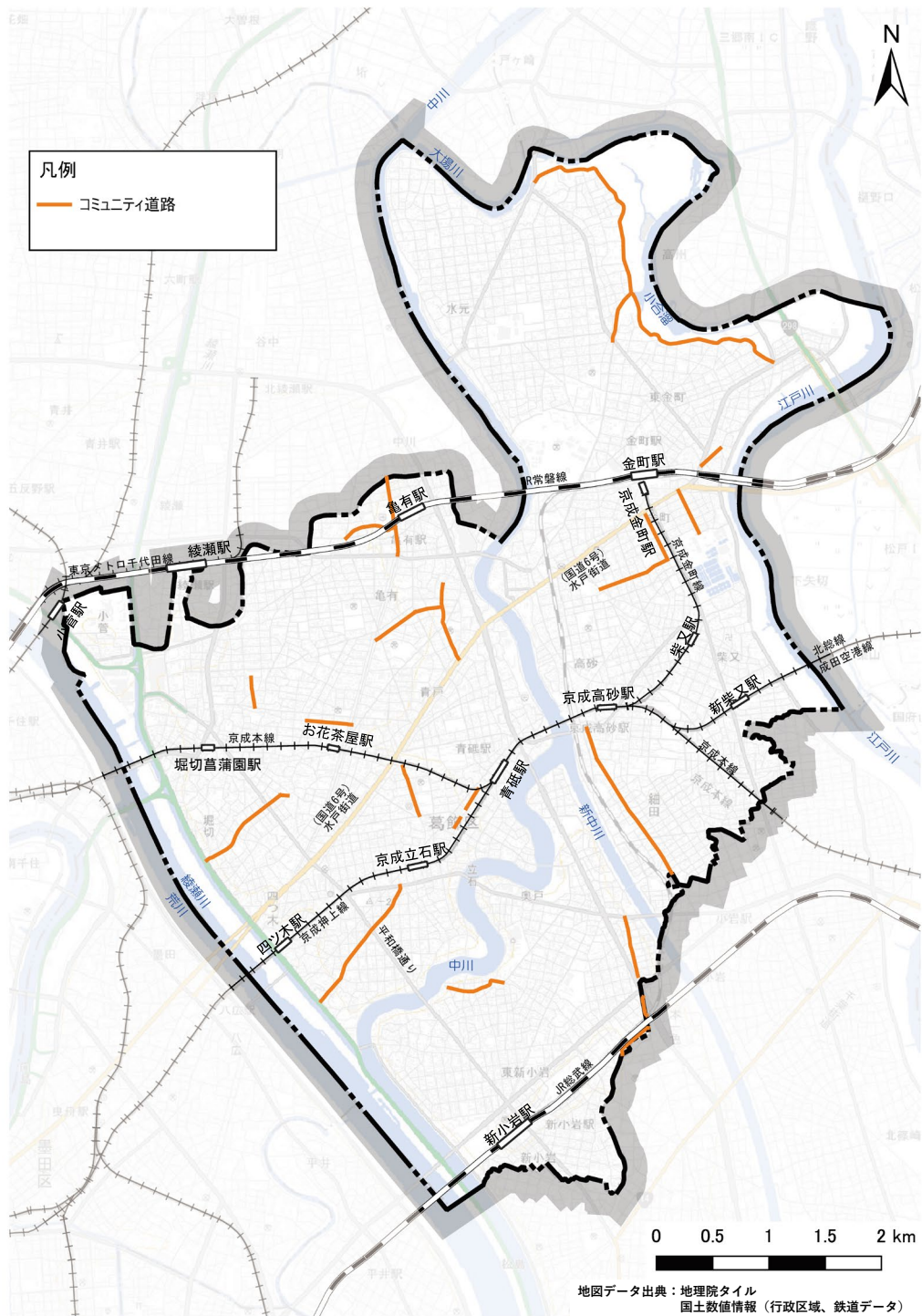


図 コミュニティ道路

※4 道路にハンプや狭窄等を設置することで、車両の通行を抑制し、歩行者の通行の安全を図るための道路。

⑤ ①～④の道路の連続性の確保に必要となる道路

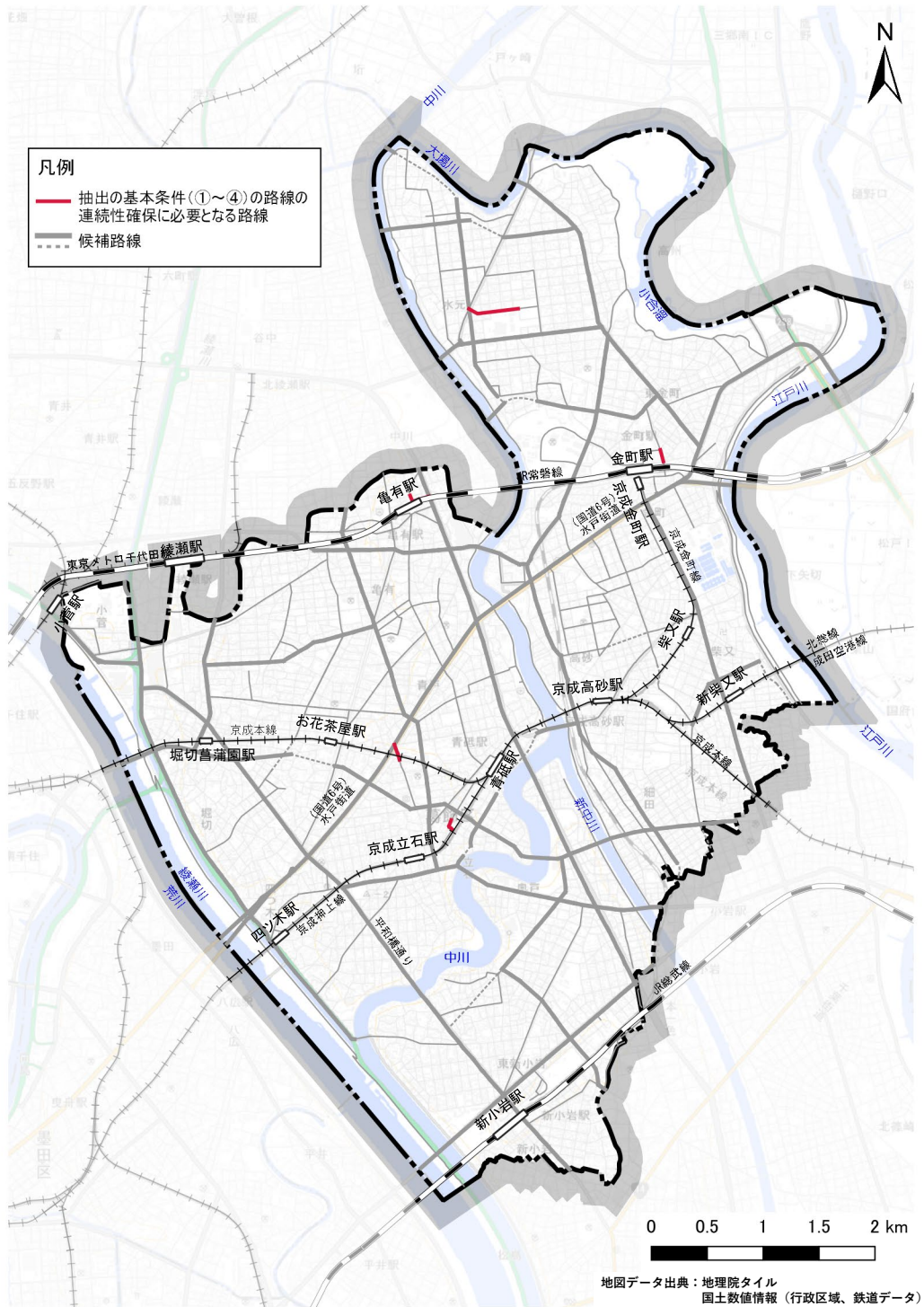


図 ①～④の道路の連続性の確保に必要となる道路



## (2) 路線選定の基本条件に関する基礎データ

### ① 自転車事故発生地点及び区間別発生件数

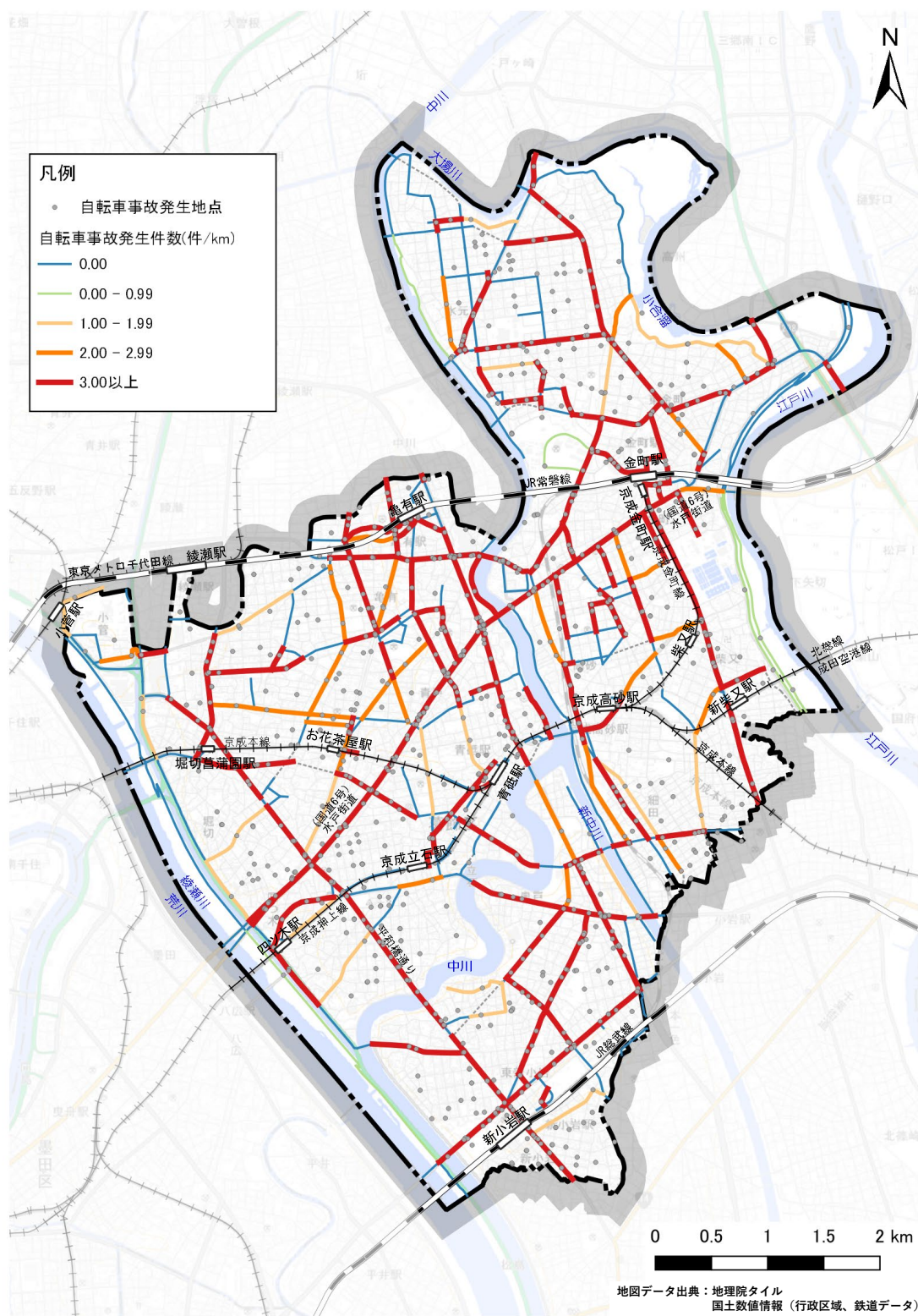


図 自転車事故発生地点及び区間別発生件数  
資料：警視庁交通事故発生マップ（平成 29～令和元（2017～2019）年）より作成





### ③ 駅別の区営駐輪場定期利用者居住地区

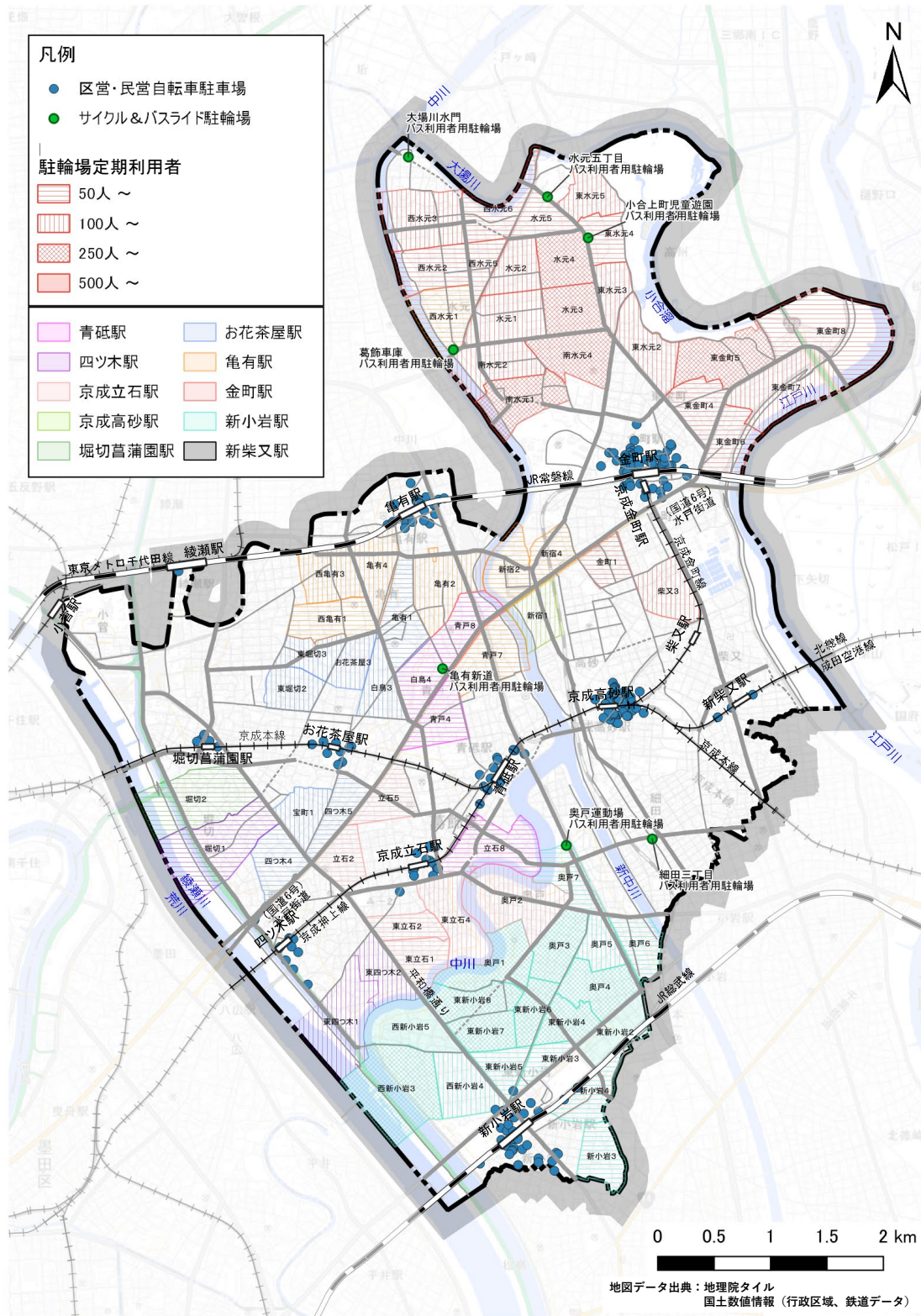


図 駅別の区営駐輪場定期利用者居住地区



#### ④ 整備形態別の自転車通行空間整備状況

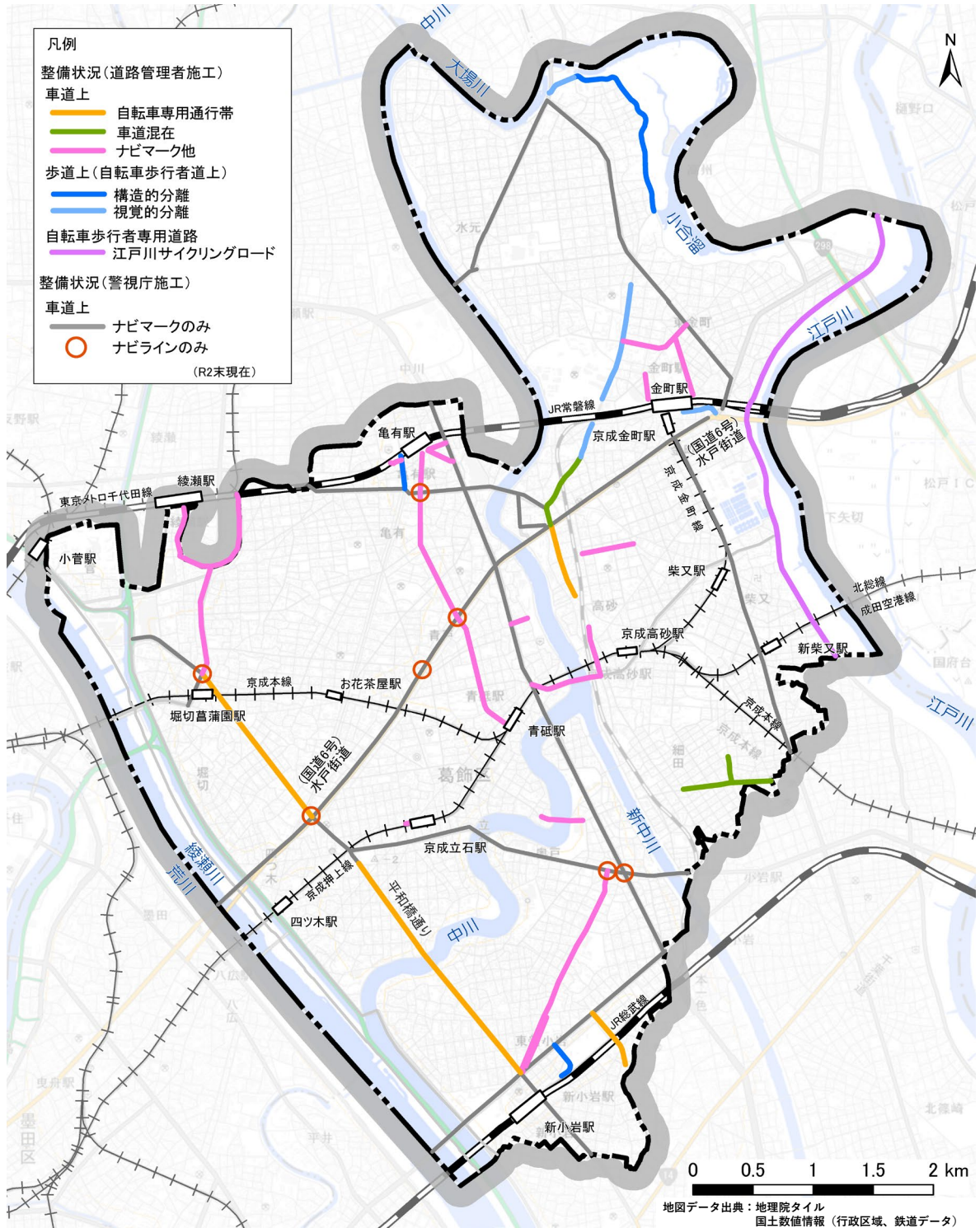


図 整備形態別の自転車通行空間整備状況

⑤ 選定された路線（3点以上）の連続性に必要となる路線

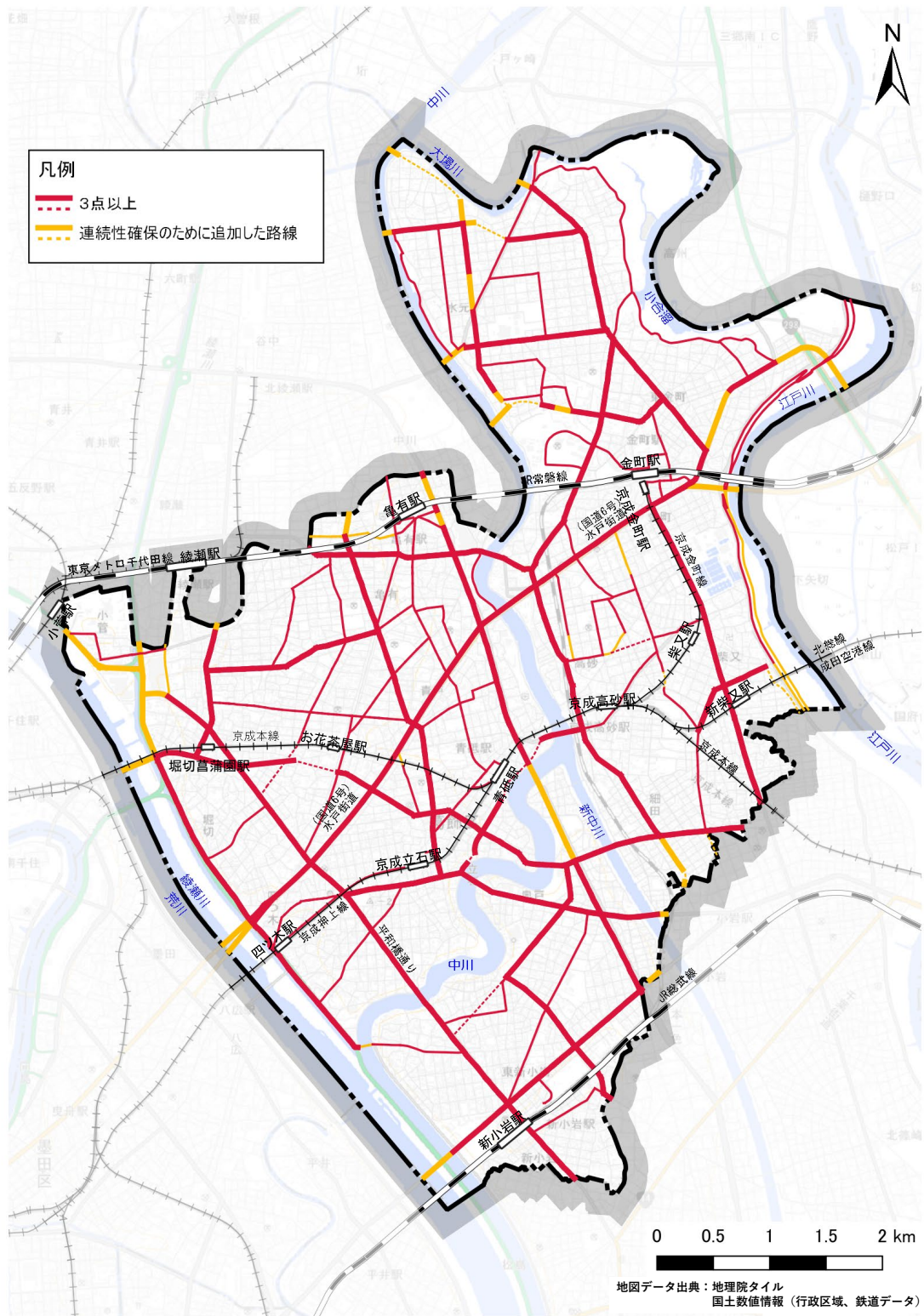


図 選定された路線（3点以上）の連続性に必要となる路線



### (3) 自転車ナビマーク及び自転車ナビライン（矢羽根型路面表示）の形状・配置

#### ① 自転車ナビマーク

自転車ナビマークの形状及び配置は、以下のとおりです。

形状	配置

#### ② 自転車ナビライン（矢羽根型路面表示）

自転車ナビライン（矢羽根型路面表示）の形状及び配置は、以下のとおりです。

形状	配置	
<p><b>&lt;標準型&gt;</b></p> <p><b>&lt;縮小型&gt;</b> 道路幅員が狭い道路では、幅が小さい自転車ナビラインを設置します。</p>	<p><b>&lt;歩道あり&gt;</b></p> <p>設置間隔 10.0m (交差点部は 2.5m)</p> <p>1.0m以上<sup>※1</sup></p>	<p><b>&lt;歩道なし&gt;</b></p> <p>設置間隔 10.0m (交差点部は 2.5m)</p> <p>1.0m以上 (0.75m以上<sup>※2</sup>)</p>
	<p>※1 路面表示の幅員は、側溝の部分を除いて確保することが望ましい。</p> <p>※2 現地の交通状況に応じて、0.75m 以上とすることもできる。</p>	



## 葛飾区自転車活用推進計画

令和4（2022）年度～令和13（2031）年度

---

発行日：令和4年2月

発行：葛飾区

〒124-8555 東京都葛飾区立石5-13-1

電話 03-3695-1111（代表）

<https://www.city.katsushika.lg.jp/>

編集：葛飾区都市整備部交通政策課





葛飾区

