

江戸川区自転車ネットワーク計画 概要版

平成29年(2017年)3月
令和5年(2023年)3月追記
江戸川区

江戸川区自転車ネットワーク計画 概要版 目次

計画の背景と目的	1
整備形態の概要	2
整備路線の概要	5
整備路線箇所図	6

自転車ネットワーク計画策定の背景と目的

計画策定の背景

本区は、高低差が少なく平坦な地勢特性であり、自転車利用のニーズが高くなっています。区内の自転車事故が交通事故に占める割合は3割を超える高水準で推移しています。

本区において、自転車走行に関する安全対策は喫緊の課題となっています。

近年、自転車の通行については、平成27年、道路交通法の改正により道路の左側端通行を含めた走行ルールの徹底が促されています。また、平成28年7月、**国土交通省および警察庁が共同策定した「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」**の改訂が行われ、自転車と歩行者の分離により安全性が高く、ネットワークとして連続した安全な自転車走行空間の整備を促しています。

また、令和4年2月と令和5年1月に警視庁より自転車に関わる交通事故防止を目的とした整備の考え方が示されました。これを踏まえ、本計画に整備方針を一部追記することとしました。

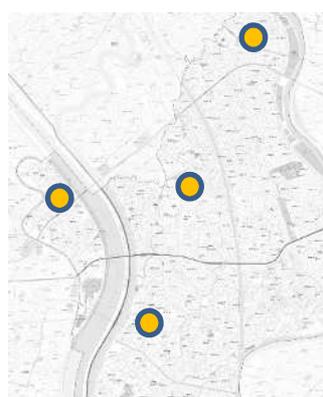
これまでの取り組みと課題

本区では平成16年度より自転車走行環境整備に取り組んできており、自転車による交通事故が多い駅前等の拠点周辺を中心に自転車ナビマーク等を設置することで自転車の左側端走行を促すとともに、自動車等に対する注意喚起を行ってきました。また、総合自転車対策（駐輪場の整備や放置自転車の撤去、自転車利用マナーの啓発活動等）による自転車の利用環境を向上も合わせて行ってきました。

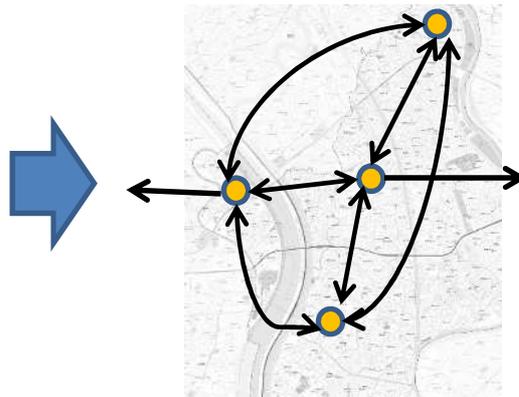
この結果、**駅前等の拠点周辺においては自転車走行環境が整備されつつあるものの、江戸川区全域でみたときにネットワークとして連続した安全な自転車走行空間を形成できていない現状**となっています。

計画策定の目的

本計画策定により、拠点周辺を中心に行ってきた自転車走行環境整備を区内全域にネットワーク化させることで**自動車・自転車・歩行者等それぞれが安全・快適に道路を通行できる環境の実現を目指します。**



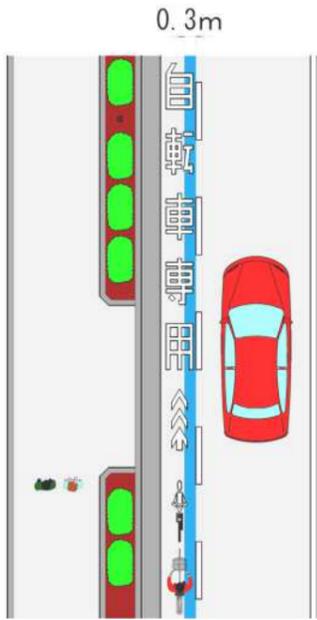
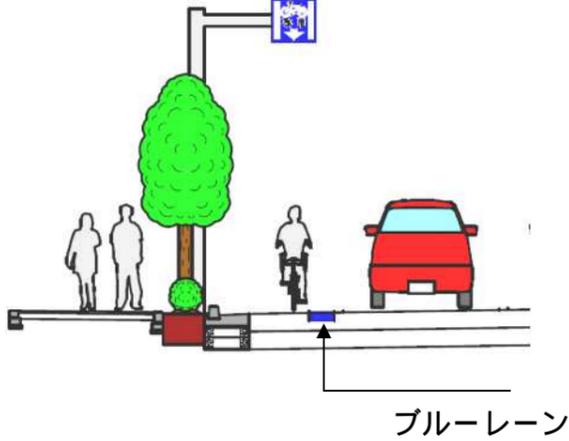
これまでの整備箇所のイメージ
(駅前等の拠点周辺を中心に整備)



今後の整備箇所のイメージ
(区内全域をネットワーク化)

本計画の構成

「江戸川区自転車走行環境整備ネットワーク計画」では、**区道における自転車走行環境の整備形態と区内の整備路線**についてとりまとめていきます。

	これまでの整備形態	今後の整備イメージ
都市計画道路 (補助線街路)	<p>交通管理者との協議等により下記どちらかを施工 自転車専用通行帯 (新田仲町通り)</p>  <p>ブルーレーン (都市計画道路 補助第 286 号線 (中央))</p> 	<p>今後の整備イメージ</p> <p>暫定形態：ブルーレーン + 自転車ナビマーク 自転車専用通行帯の規制 (公安委員会) 完成形態：「自転車専用」の路面標示 規制標識の設置</p> <div data-bbox="2270 378 2813 577" style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>自転車専用通行帯とは・・・ 道路交通法において規制される自転車専用の通行帯で、自動車やバイクは通行できない。</p> </div>   <p>ブルーレーン</p> <p>通行帯の幅員確保が困難な路線 (車道幅員 9m 未満等) においては、 矢羽根 + 自転車マーク (今井街道、同潤会通り、補助第 282 号線、補助第 276 号線)</p>

これまでの整備形態

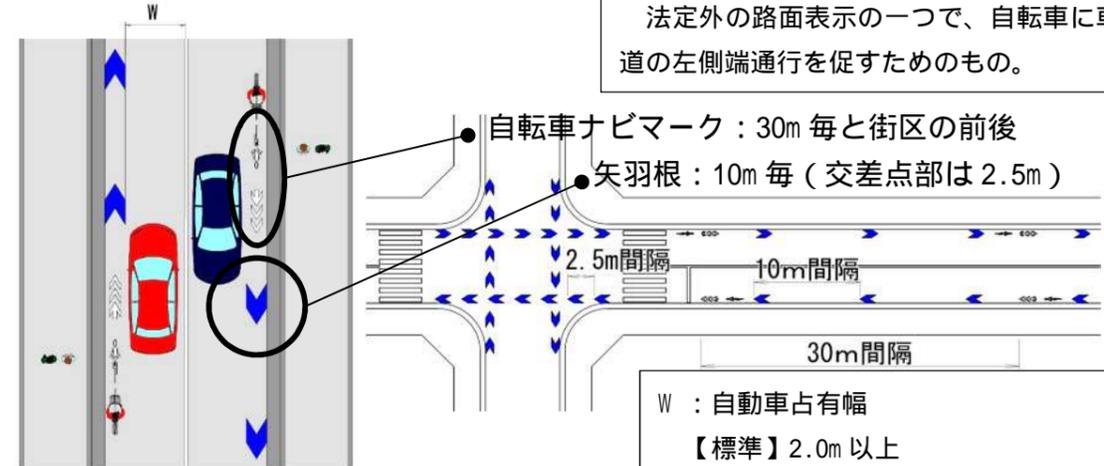
今後の整備イメージ

【W = 2.0m以上】



区内先行事例 新川沿川区道

矢羽根 + 自転車ナビマーク



矢羽根とは・・・
法定外の路面表示の一つで、自転車に車道の左側端通行を促すためのもの。

自転車ナビマーク：30m 毎と街区の前後
矢羽根：10m 毎（交差点部は 2.5m）
2.5m 間隔
10m 間隔
30m 間隔

W：自動車占有幅
【標準】2.0m 以上
【大型車が特に多い場合】2.75m 以上

自転車ナビマークのみ

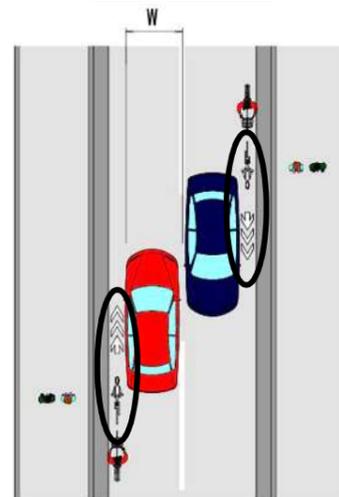


（平成 31 年度時点）

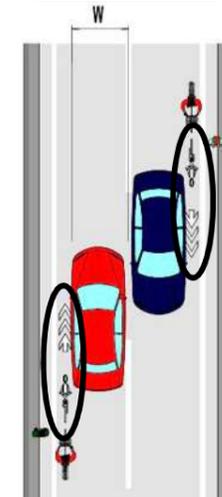
【W = 2.0m未満】（令和 5 年追記）

自転車の側方を自動車が同一車線内で通行できる幅員が確保できない場合
自転車ナビマークのみ設置

歩道がある場合



歩道がない場合



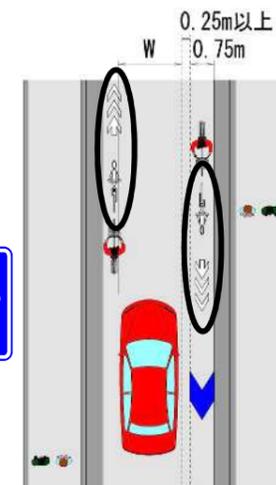
自転車ナビマークとは・・・
法定外の路面表示の一つで、自転車の通行位置と方向を促すためのもの。

W：自動車占有幅
【標準】2.0m 未満
【大型車が特に多い場合】2.75m 未満
○：自転車ナビマーク
（30m 毎と街区の前後）

【一方通行（自転車を除く）の道路において、道路の両側に矢羽根を設置することが困難な場合 W = 2.0m未満】（令和 5 年追記）

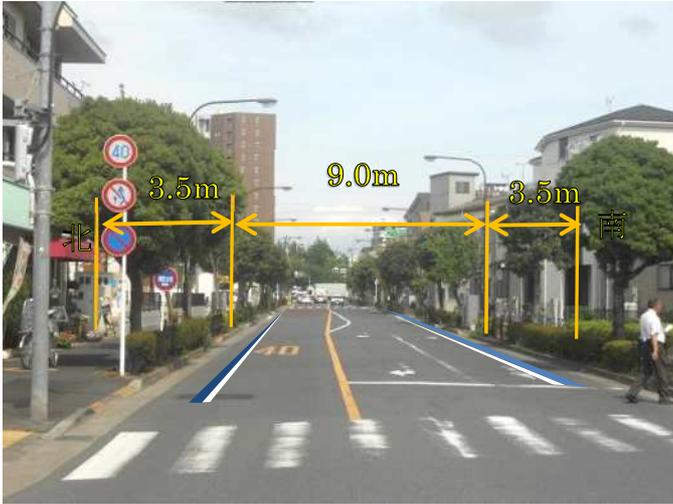
一方通行（自転車を除く）の道路において、道路の両側に矢羽根を設置することが困難な場合
【一方通行進行方向】自転車ナビマーク
【一方通行逆行方向】矢羽根 + 自転車ナビマーク

（自転車を除く）



W：自動車占有幅
【標準】2.0m 未満
【大型車が特に多い場合】2.75m 未満
○：自転車ナビマーク
（30m 毎と街区の前後）
▽：矢羽根：10m 毎（交差点部は 2.5m）

一般区道（補助線街路以外の区道）



補助第 286 号線 (中央地区)



補助第 290 号線 (葛西中央通り)

都市計画道路における整備イメージ (現地写真を加工)



車道幅員が 7.0m 未満の場合 (幅 0.60m の矢羽根)

写真 (上): 東部図書館前区道

写真 (下): 西小松川小学校西側区道

一般区道における整備イメージ (現地写真を加工)

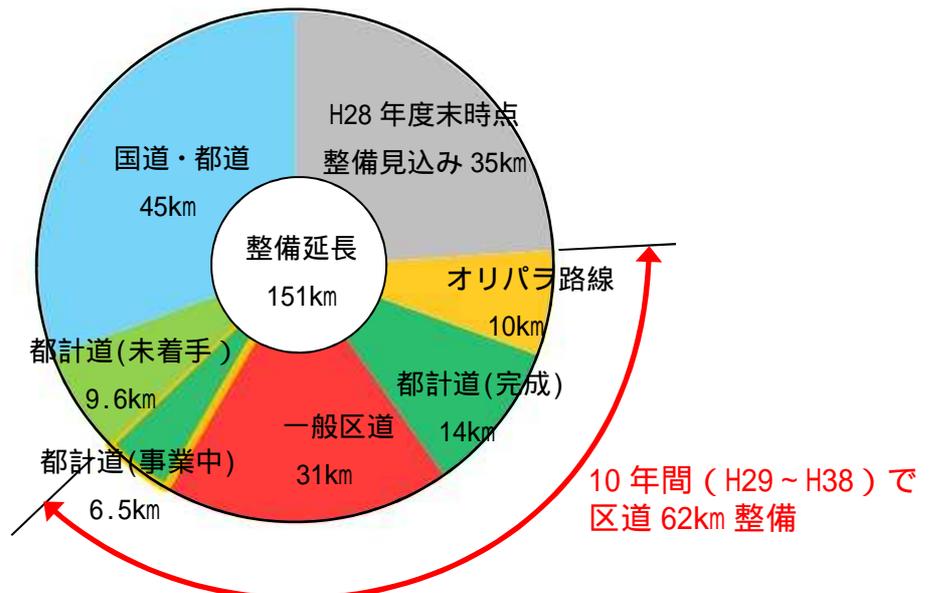


車道幅員が 7.0m 以上の場合 (幅 0.75m の矢羽根)

写真: 宇喜田通り

自転車走行環境整備 整備路線の概要

	整備延長	整備年度（平成）											
		29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39以降	
H28年度末時点整備済	35km												
オリパラに向けた整備計画路線	10km	→											
都市計画道路完成路線	14km			→									
一般区道	31km							→					
都市計画道路と同時整備	事業中路線	→											
	未着手路線						■	■	■	■	■	■	→
整備要望路線（国道・都道）	45km	→											
合計	151km												



自転車走行環境 整備計画路線の基本的な選定条件

条件：整備の必要性

実態として自転車通行量が多い、もしくは将来的に多くなると想定され、歩行者や車両との安全性を確保する必要性が高い

- ・自転車通行量が多いこと（1時間に自転車通行量が250台を超える路線）
- ・関係部署や地元から特に自転車走行環境整備の要望があること

条件：車道幅員の確保

自転車に対して車道走行を促した時に他の車両に対して安全性を確保できる

- ・街きょ部分除いた車道幅員が相互通行で5m以上、片側通行で3m以上確保できること

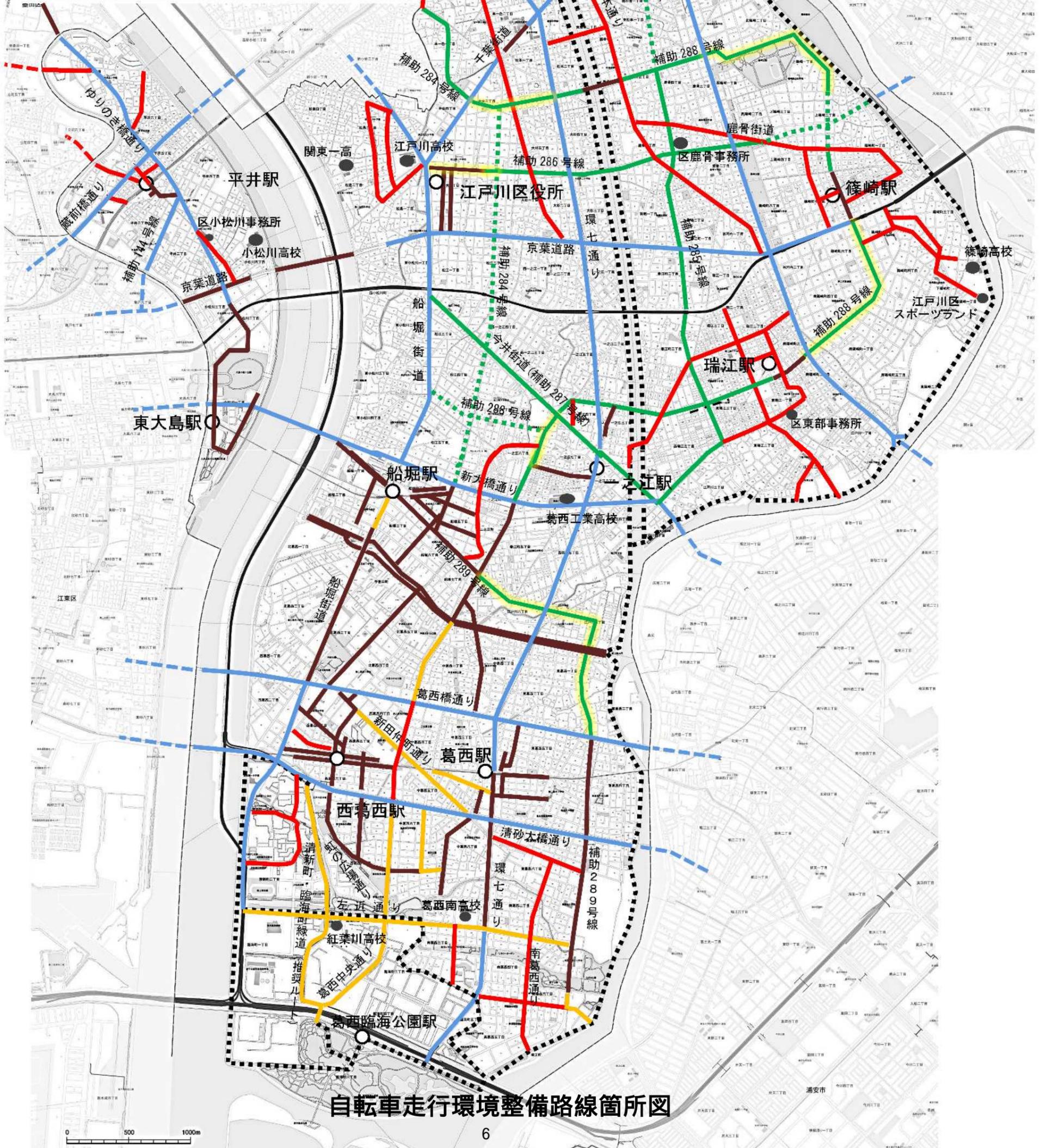
条件：ネットワーク化への貢献

自転車走行環境として連続性を持ったネットワーク路線となりうる

- ・区内の道路網として骨格をなす都市計画道路(幹線道路)に接続する路線

凡例

	H28 年度末整備済	35km
	①オリパラに向けた整備計画路線	10km
	②都市計画道路完成路線	14km
	③整備計画路線（一般区道）	31km
	④都市計画道路と同時整備 事業中路線	6.5km
	⑤都市計画道路と同時整備 未着手路線	9.6km
	⑥整備要望路線(国道・都道)	45km
	サイクリングロード	-
35km(整備済) + 116km(計画値) = 151km		



自転車走行環境整備路線箇所図