

江戸川区自転車ネットワーク計画

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 目次

1 . 計画の背景と目的	
1 . 1 計画策定の背景	1
1 . 2 これまでの取り組みと課題	2
1 . 3 計画策定の目的	2
1 . 4 計画目標と計画期間	3
1 . 5 計画の位置付けと構成	4
1 . 6 用語の定義	6
2 . 自転車環境を取り巻く現状	
2 . 1 地勢特性および交通特性	8
2 . 2 都内における自転車利用に伴う事故の現状	9
2 . 3 区内における自転車利用に伴う事故の現状	10
2 . 4 自転車走行に関する法令等の動向	13
3 . 自転車環境の向上に関するこれまでの取り組み	
3 . 1 総合自転車対策	15
3 . 2 自転車走行環境整備	20
4 . 今後の自転車走行環境の整備形態と整備路線	
4 . 1 整備形態	35
4 . 2 整備路線とスケジュール	43
5 . 自転車ネットワーク計画の活用と課題	
5 . 1 計画の活用	49
5 . 2 課題の整理	50

【別添】

江戸川区自転車ネットワーク計画 概要版

1. 自転車ネットワーク計画の背景と位置付け

1.1 計画策定の背景

自転車は、買物や通勤・通学・子供の送迎等、日常生活における身近な移動手段・交通手段として、またサイクリング等のレジャー手段として多くの人々に利用されています。さらに近年では、クリーンかつエネルギー効率の高い交通手段として認識されているほか、健康志向や東日本大震災の節電意識の高まり等を背景にその利用ニーズが高まっています。

昭和40年代以降モータリゼーションの進展により自動車の交通事故が急増したことから、昭和45年の道路交通法改正により、歩行者の通行を妨げない速度・方法で通行することとした上で自転車の歩道通行を可能とする交通規制を導入し、自転車と自動車の分離を主な対策として実施してきました。その結果、自転車乗車中の事故死者数は大幅に減少しましたが、自転車は「車両」であるという意識の希薄化により、歩道上等で通行ルールを守らず歩行者にとって危険な自転車利用が増加し、自転車対歩行者の事故数は増加しました。

特に江戸川区は、平坦な地勢特性等もあり自転車利用のニーズが高くなっていること、区内の自転車事故が交通事故に占める割合が3割を超える高水準で推移していることなどから、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。

このような状況に鑑み、警察庁は、平成23年10月、自転車は「車両」であるということの徹底を基本的な考え方とし、車道を通行する自転車と歩道を通行する歩行者の双方の安全を確保することを目的とする総合的な対策を打ち出し、平成27年には道路交通法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」(H24.11策定。以下、「国ガイドライン」)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自転車走行空間の整備を促しています。

さらに東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会(以下、「オリパラ大会」)を控え、区内においても葛西臨海公園付近において競技場の建設が計画される等、国内外から区への来訪者の増加が想定されています。

以上のような背景のもと、本区における自転車走行環境整備を計画的かつ効率的に行っていくため、今回、「江戸川区自転車ネットワーク計画」(以下、「本計画」)として策定することとしました。

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て、自転車利用者への交通ルール周知と、自動車ドライバーに車道を通行する自転車を保護する意識を醸成するための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。

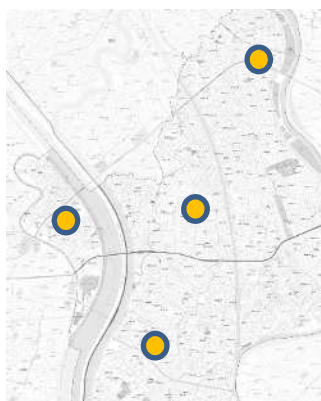
1.2 これまでの取り組みと課題

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の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、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の形成には至っていないのが現状となっています。

1.3 計画策定の目的

本計画の策定により、自転車走行環境整備を区全域および隣接区域へのアクセスを含めてネットワーク化させることで整備箇所を点から面へと広げていき、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。



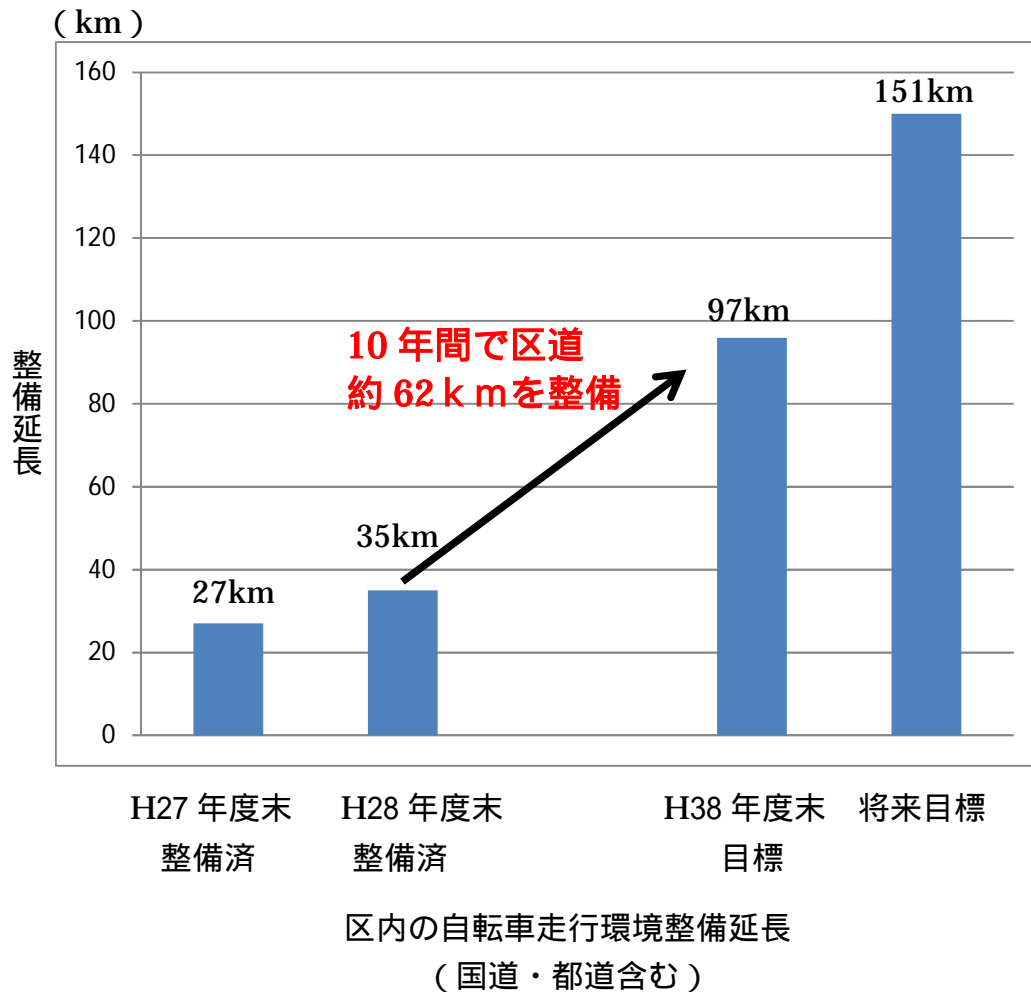
これまでの整備箇所のイメージ
(駅前等の拠点周辺を中心に整備)



今後の整備箇所のイメージ
(区内全域をネットワーク化)

1.4 計画目標と計画期間

本計画では、現在の区内の整備延長 35km（平成 28 年度末時点）に対して、平成 29 年度から平成 38 年度までの 10 カ年で区道約 62km を整備するとともに、国道・都道における整備を含めて将来的に整備延長 約 151km を目指します。



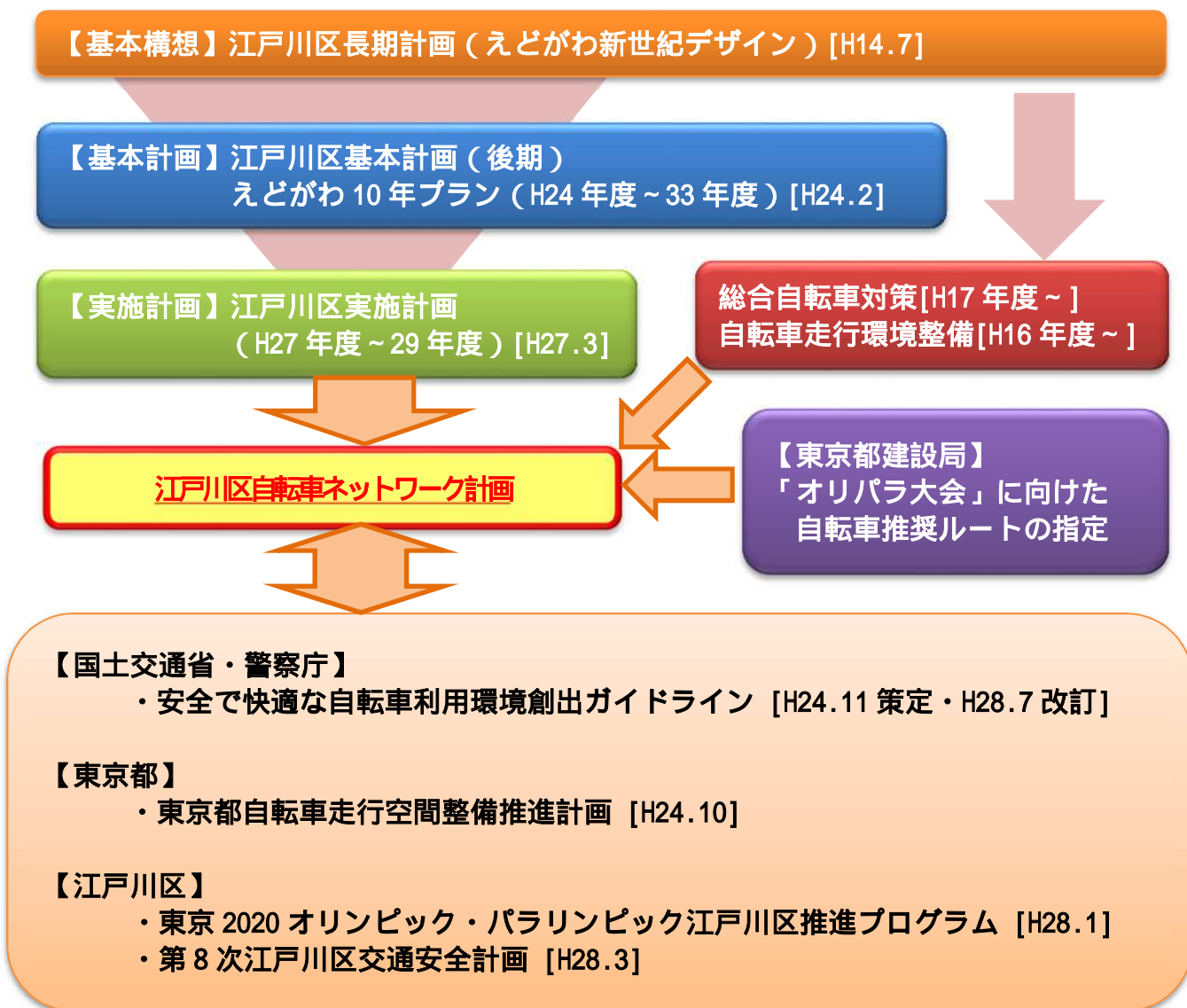
1.5 計画の位置付けと構成

(1) 計画の位置付け

自転車走行環境整備に関する区の既往計画における位置づけとしては、平成14年に策定した江戸川区長期計画（えどがわ新世紀デザイン）において「自転車を利用しやすいように自転車専用レーンなどを整備していく」と記載しており、本長期計画に基づく江戸川区実施計画（H27年3月）においても自転車ネットワークの形成をはかっていくこととなっています。

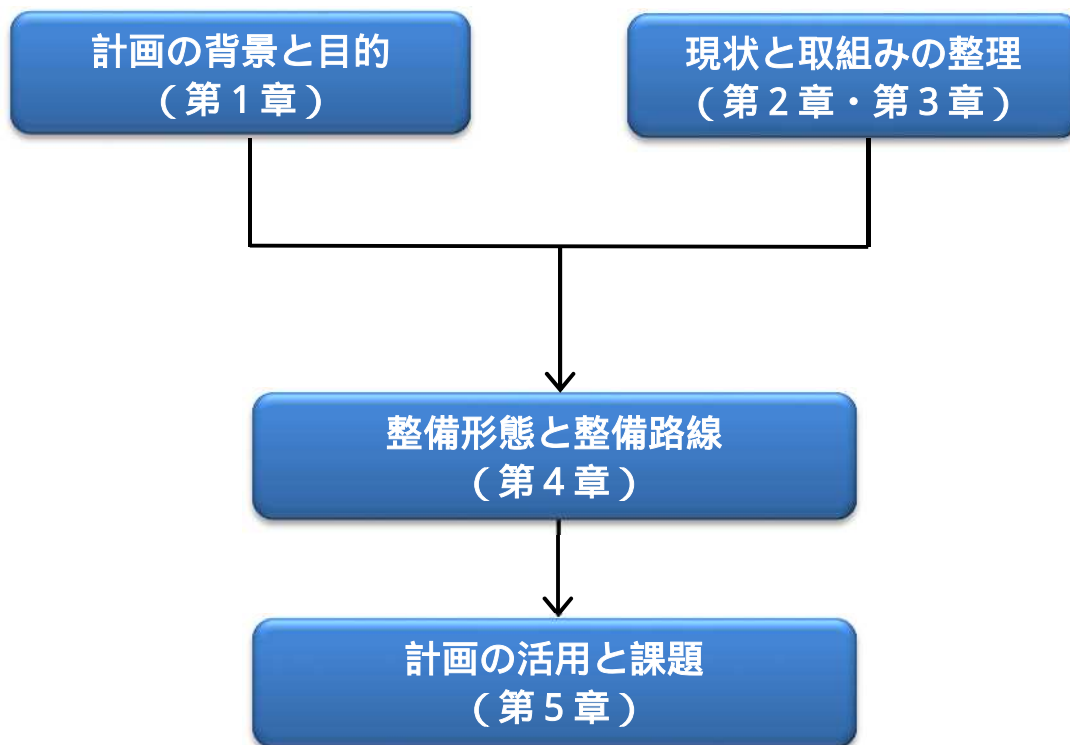
また、本区では、平成28年1月に東京2020オリンピック・パラリンピック江戸川区推進プログラム、平成28年3月には第8次江戸川区交通安全計画をそれぞれ策定し、オリパラ大会に向けた自転車走行環境の整備を始めているところです。

本計画ではこれらの区の既往計画と整合を図った上で、国ガイドラインや東京都自転車走行空間整備推進計画に定められている基本的な方針に則ったものとします。



(2) 本計画の構成

本計画では、計画に至った背景と目的を示すとともに自転車環境の現状とこれまでの取組みを整理し、今後の方針となる整備形態と整備路線を示します。さらに、本計画の活用と課題について取りまとめることとし以下の構成とします。



1.6 用語の定義

本計画において使用する用語を以下に定義します。なお、基本的な用語の定義は国ガイドラインに示されているものに従います。

・自転車走行環境整備

自転車が安全で快適に通行できるように行う道路上の環境整備を指します。

整備の形態としては、構造的に分離された自転車道、道路の一部をカラー化し自転車専用の交通規制を伴う自転車専用通行帯、法定外の路面表示である自転車ナビマークや矢羽根型路面表示等があります。

なお、本区で指定しているサイクリングロードは自転車歩行者道として自転車と歩行者が混在している道路であるため自転車走行環境整備が整っているという取り扱いにはしていません。

・自転車ナビマーク

自転車が通行すべき部分と進行すべき方向を路面に表示するために警視庁が導入した法定外の路面表示になります。

この表示は法令に定めのない、いわゆる法定外表示であり、通行方法については法定又は道路標識等の交通規制に従うこととなります。

本区では、これまでも自転車の車道走行および左側端走行を促すため、特に自転車通行量の多い道路に設置しています。

なお、国ガイドラインでは自転車ピクトグラムとしてこの自転車ナビマークとは異なる自転車の絵で表現されたものが記載されていますが、表示の持つ意味としては同じものになります。



自転車ナビマーク
(警視庁仕様)

・ブルーレーン（路肩カラー舗装）

自転車が通行すべき部分を示すため、道路の路肩を帯状にカラー化した帯状路面表示です。色彩は青色系を基本としているため、一般にブルーレーンと呼ばれています。



ブルーレーン
(路肩カラー舗装)

写真：都市計画道路
補助第286号線(中央地区)

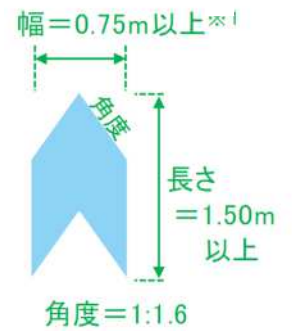
・矢羽根（矢羽根型路面表示）

矢羽根型路面表示（以下、「矢羽根」）は、自転車ナビマークと同様に自転車が通行すべき部分と進行方向を路面に表示した法定外の路面表示です。

国ガイドラインでは右図のような表示を標準形として、生活道路等では必要に応じて自転車の通行位置を適切に示すことができる範囲でコンパクトな仕様とすることができますと記載されています。

なお、警視庁では同様の矢羽根型路面表示のことを自転車ナビラインと呼び、主に交差点部において設置を進めています。

<標準形>



矢羽根

国ガイドラインより抜粋

2. 自転車環境を取り巻く現状

2.1 地勢特性および交通特性

本区は高低差が少なく平坦な地形となっており、自転車を手軽に利用出来る地勢特性となっています。

また、河川と東京湾に囲まれた水辺環境が豊かであり、通勤・通学以外に川沿いのサイクリングロードや東京湾に面した葛西臨海公園等、自転車をレジャーとして楽しむ環境が多く整備されています。



サイクリングロード（中川左岸）



江戸川区航空写真

本区の交通特性としては、鉄道は東西方向に5路線通過しており区内に合計12駅が設置されています。一方で、南北方向の公共交通機関は路線バスのみとなっており、平坦な地勢特性とあいまって、自転車利用者が多い交通特性となっています。

京成本線

京成小岩駅、江戸川駅

J R 総武線

平井駅、小岩駅

都営新宿線

東大島駅、船堀駅、一之江駅

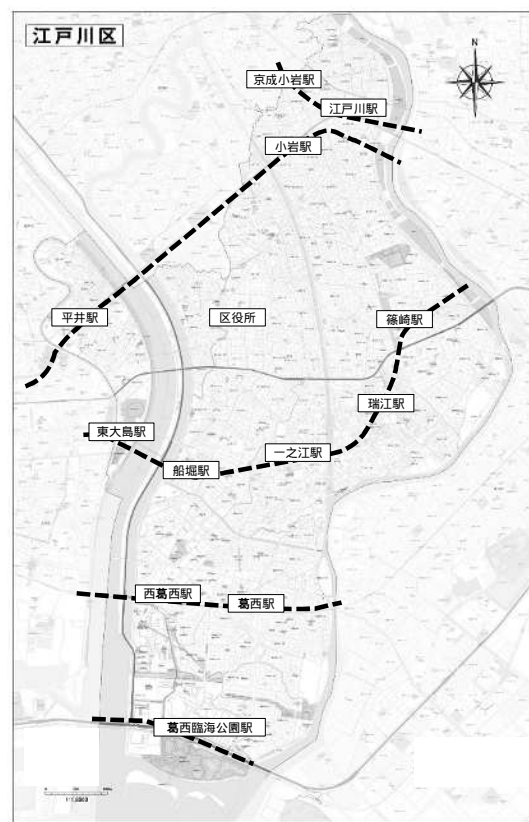
瑞江駅、一之江駅

東京メトロ東西線

西葛西駅、葛西駅

J R 京葉線

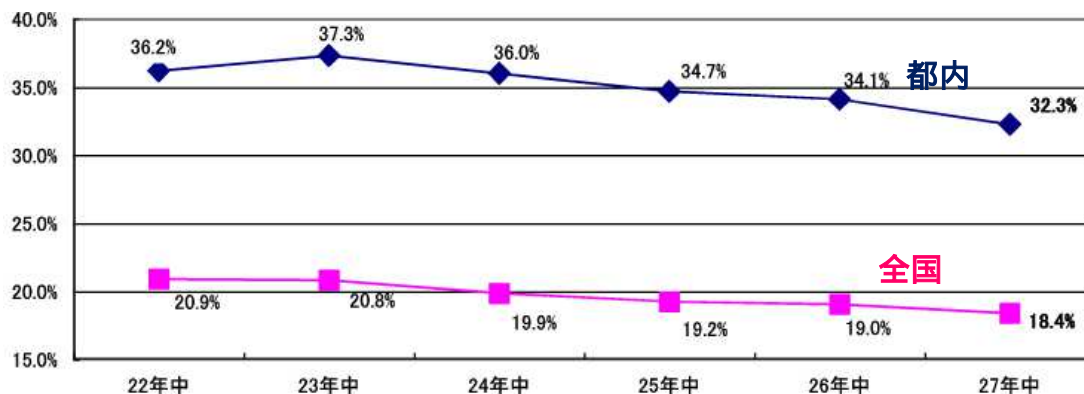
葛西臨海公園駅



鉄道路線位置図

2.2 都内における自転車利用に伴う事故の現状

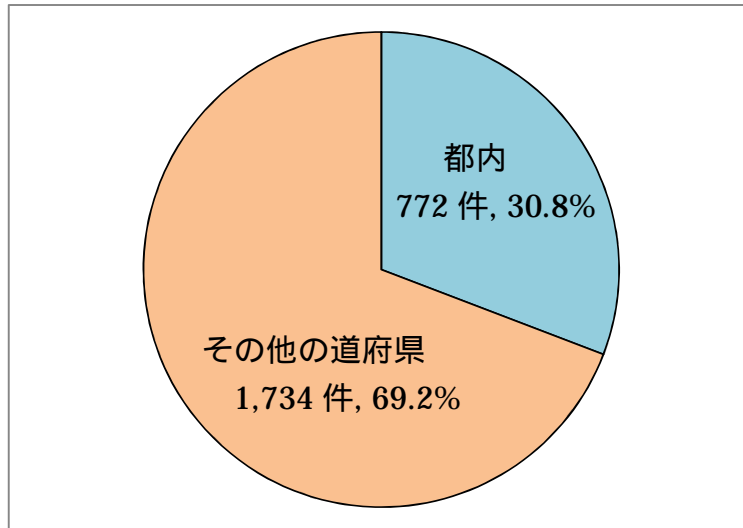
都内における交通事故全体に占める自転車事故の割合は、全国平均約 20% と比べて非常に高い 30% を超える数値で推移しており、都内では交通事故の中でも自転車事故が喫緊の課題となっています。



全国及び都内の自転車事故が交通事故に占める割合の推移

資料：警視庁提供交通事故統計資料による

また、都内の自転車事故件数は全国で発生している自転車事故件数の約 3 割を占めていること等、都内の自転車に係る事故は全国的に見ても特に深刻な課題となっています。



平成 27 年における都内の自転車事故件数が全国に占める割合

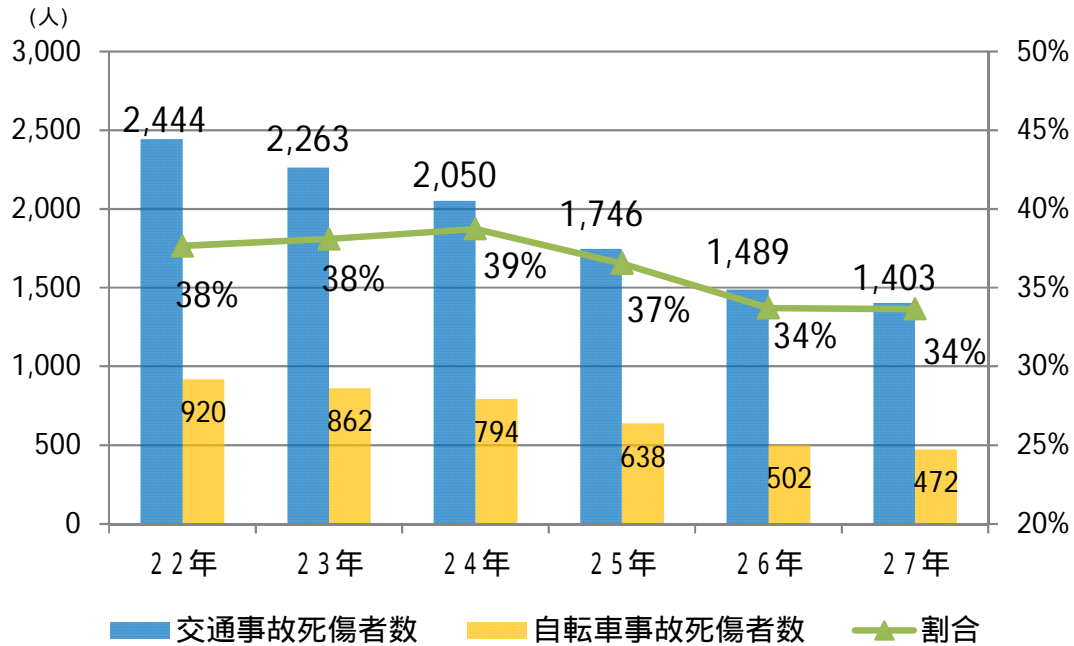
(警視庁提供交通事故統計資料を基に作成)

2.3 区内における自転車利用に伴う事故の現状

(1) 交通事故に占める自転車事故の割合

本区では、その地勢特性および交通特性から自転車利用者が非常に多く自転車事故が交通事故に占める割合は3割から4割程度と高い割合で推移してきました。

しかし、近年、区内の交通事故全体の死傷者数は大幅に減少しており、自転車事故が占める割合についても直近3か年では減少傾向にあるため、自転車走行環境整備を進めることでさらなる減少が期待できます。



区内の交通事故および自転車事故の死傷者数の推移
(警視庁提供交通事故統計資料を基に作成)

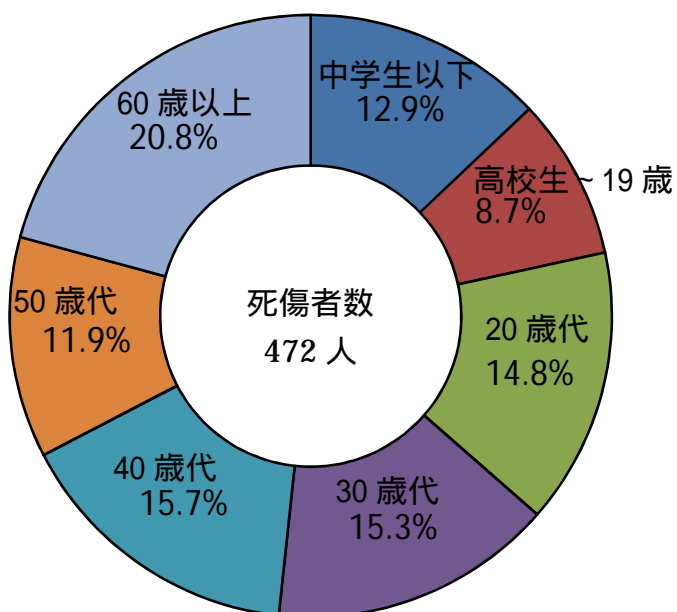
(2) 自転車事故による死傷者数の年齢別の割合

平成 27 年の死傷者数を年齢別でみると、身近で便利な乗り物のため全年齢層に及んでいます。平成 27 年には 2 件の死亡事故が発生しており、一層の対策が必要となっています。

平成 27 年 自転車の事故による年齢別死傷者数

年齢層別 死傷者数	子ども				若年層				25 ～ 29 歳	30 ～ 39 歳	40 ～ 49 歳	50 ～ 59 歳	熟年者		合 計
	0 ～ 5 歳	小 学 生	中 学 生	小 計	高 校 生	16 ～ 19 歳	20 ～ 24 歳	小 計					60 ～ 64 歳	65 歳 以 上	
死者数	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	2
重傷者数	0	0	0	0	1	0	1	2	1	1	0	1	0	0	5
軽傷者数	15	35	11	61	29	11	38	77	30	71	73	54	22	76	463
小計	15	35	11	61	30	11	39	79	31	72	74	56	22	76	472
年齢層別計	61				80				31	72	74	56	98		472
構成率	12.9				16.9				6.6	15.3	15.7	11.9	20.7		100.0

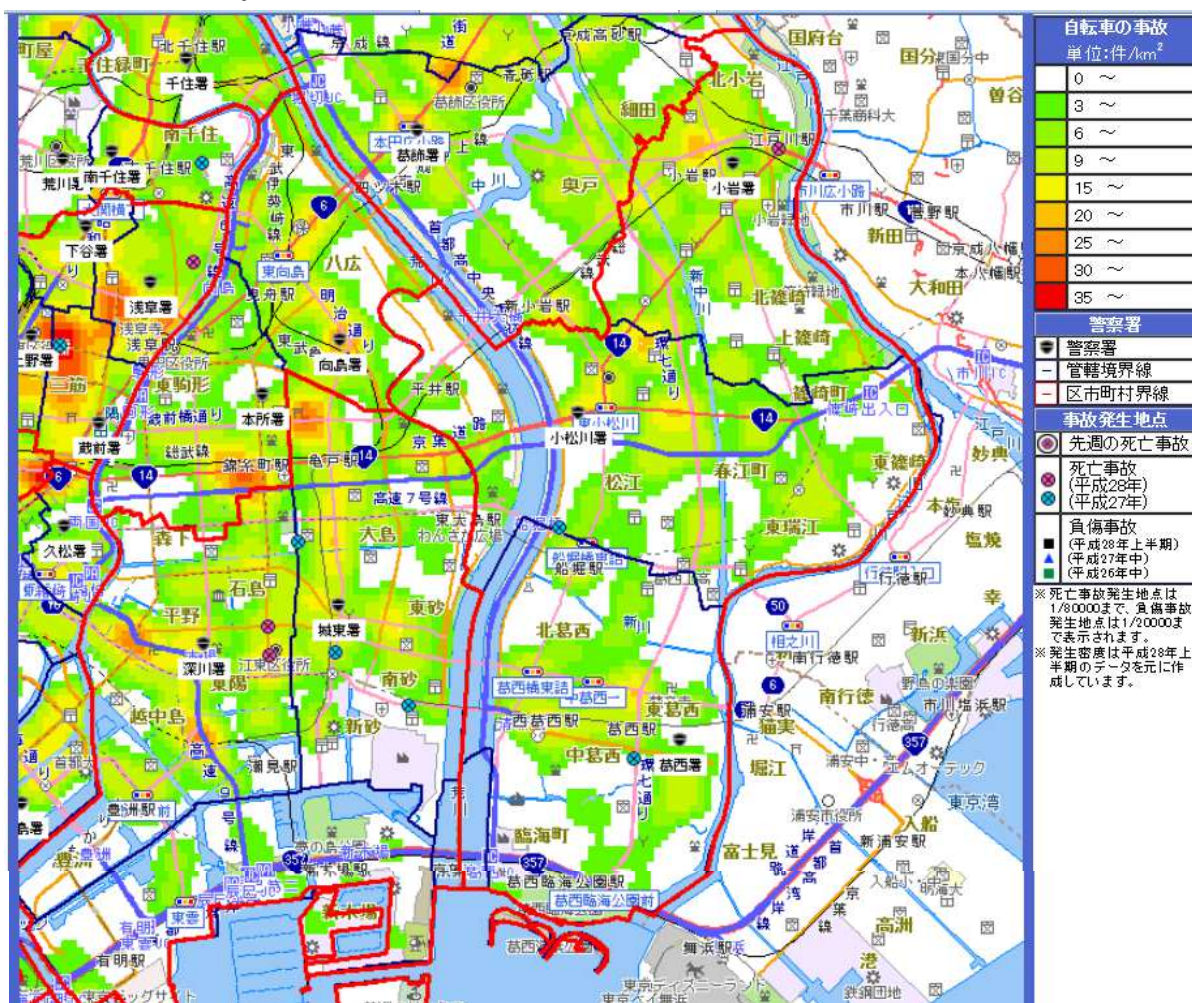
資料：警視庁提供交通事故統計資料による



平成 27 年 自転車の事故による年代別死傷者数の割合
(警視庁提供交通事故統計資料を基に作成)

(3) 自転車事故発生箇所の傾向

区内の自転車事故は駅前および区役所付近等の自転車交通量が多い箇所を中心に発生しています。



交通事故発生マップ(平成28年上半期の自転車事故)

資料:警視庁提供交通事故統計資料による

(4) 自転者の安全利用に関する区の既往計画策定状況

本区では、平成28年3月に第8次江戸川区交通安全計画(計画期間:平成28~32年度)を策定し、「歩行者及び自転車・二輪車の安全確保」を重点課題として挙げ、事故防止のため交通ルール順守、走行マナー向上を中心とした交通安全対策を推進しています。この計画の中で重点目標を下記のとおり定めています。

【第8次江戸川区交通安全計画における重点目標】

- ・目標1 年間の交通事故件数1,000件以下を目指す。
 - ・目標2 瞬間違法駐車密度2.5台以下を目指す。
 - ・目標3 自転車・熟年者交通事故防止4020運動を推進する。
- 現行の自転車関連事故および熟年者関連事故発生率40%をととも国・東京都並みの20%台を目指す。

2.4 自転車走行に関する法令等の動向

昭和40年代以降、モータリゼーションの進展により自動車の交通事故が急増したことから、昭和45年、改正道路交通法により、歩行者の通行を妨げない速度・方法で通行することとした上で自転車の歩道通行を可能とする交通規制を導入し、自転車と自動車の分離を主な対策として実施してきました。

その結果、自転車乗車中の事故死者数は大幅に減少しましたが、自転車は車両であるという意識の希薄化により、歩道上等で通行ルールを守らず歩行者にとって危険な自転車利用が増加し、自転車対歩行者の事故数は増加することとなってしまいました。

その後、昭和48年には改めて道路交通法が改正され、自転車は車道走行を基本とすることが定められています。

【道路交通法における自転車走行について】

自転車は車両であるため、歩道が設けられた道路においては、基本的に車道を通らなければならない。

ただし、次のいずれかに該当する場合には、歩道を通行することもできる。

- ・ 「自転車通行可」の道路標識または「普通自転車通行指定部分」の道路標示がある歩道を通るとき
- ・ 運転者が13歳未満もしくは70歳以上、または身体に障害を負っている場合
- ・ 安全のためやむを得ない場合

しかしながら自転車関連の交通事故が増加傾向にあることなどを踏まえ、平成19年7月には内閣府中央交通安全対策会議交通対策本部決定により、自転車は車両という原則に基づき、下記に示す「自転車安全利用五則」を定め、自転車の安全利用を促進させるための対策が取られています。

【自転車安全利用五則】

- ・ 自転車は、車道が原則、歩道は例外
- ・ 車道は左側を通行
- ・ 歩道は歩行者優先で、車道寄りを徐行
- ・ 安全ルールを守る
飲酒運転・二人乗り・並進の禁止
夜間はライトを点灯
信号遵守と交差点での一時停止・安全確認
- ・ 子どもはヘルメットを着用

その後も、平成 27 年 6 月に道路交通法が改正され、自転車の運転による交通の危険を防止するための講習に関する規定が整備され、自転車が歩道を走行する際の徐行義務違反などの危険行為が自転車運転者講習の対象となる等、罰則が強化されています。

【自転車による危険な違法行為】

- ・ 信号無視
- ・ 通行禁止違反
- ・ 歩行者用道路における車両の義務違反（徐行違反）
- ・ 通行区分違反
- ・ 路側帯通行時の歩行者の通行妨害
- ・ 遮断踏切立入り
- ・ 交差点安全進行義務違反等
- ・ 交差点優先車妨害等
- ・ 環状交差点安全進行義務違反等
- ・ 指定場所一時不停止等
- ・ 歩道通行時の通行方法違反
- ・ 制動装置（ブレーキ）不良自転車運転
- ・ 酒酔い運転
- ・ 安全運転義務違反

以上のように、自転車走行については、車道の左側端を走行することを原則とし、例外的には歩道における通行も認めていますが、歩行者優先であるというルールの徹底・普及を国全体として促進しています。

自転車の車道左側端走行を促進させるためには、自転車が車道をより安全に走行できる環境を整える必要があります、本計画で示す自転車走行環境の整備が重要となります。

また、自転車の活用については、平成 28 年 12 月に「自転車活用推進法」が成立し、環境負荷軽減、災害時の交通機能維持、健康増進を目的として自転車の活用を推進させることとなりました。地方公共団体においては、自転車活用推進計画の策定が努力義務として示されているほか、国・地方・事業者・住民などが相互に連携を図りながら自転車の活用推進に向けて協力していくことなどが示されていることから、本区としても自転車走行環境の整備とともに自転車の活用についてより一層推進していくことが求められています。

3. 自転車環境の向上に関するこれまでの取組み

本区では放置自転車のゼロを目指す総合自転車対策を平成17年度から、歩行者にも安全な自転車走行環境の整備として自転車走行環境整備を平成16年度からそれぞれ行ってきています。以下にこれまでの取組みについて整理していきます。

3.1 総合自転車対策

「駅まで安心して自転車で来られるサイクル・アンド・ライドシステムの導入」「自転車利用者の利便性向上」「放置自転車の解消」「交通ルールの遵守などの自転車利用者意識向上」などを図るため、次の4つを柱とする「総合自転車対策」を継続して取組み、自転車利用者の利便性向上を図るとともに、安全で安心して生活できるまちづくりを推進しています。

〔総合自転車対策における4つの柱〕

- (1) 駅周辺の駐輪場の整備を行い利用者の利便性向上を図るとともに、使用料制を導入。
- (2) 自転車放置禁止区域のエリア制導入。
- (3) 業務を効率的に実施するため、駐輪場の運営、啓発・撤去等の放置自転車対策業務を駅ごとに一括業務委託。
- (4) 自転車利用者のマナー向上。

以下に、総合自転車対策で推進している4つの方策について紹介します。

(1) 駐輪場の整備および使用料制の導入

区内各駅の自転車利用実態及び将来予測を行った結果、駅から200m以上離れた駐輪場の利用率が極めて低いことから放置自転車が増えるという実態が分かりました。そのため、自転車利用者の需要を100%満たす規模として主要駅周辺に約5万2千台規模の駐輪場の整備し、現在は各駐輪場が多くの方に利用されています。その中には機械式(地上・地下)も多く採用する等、土地の高度利用や周辺環境向上に寄与したものとしています。

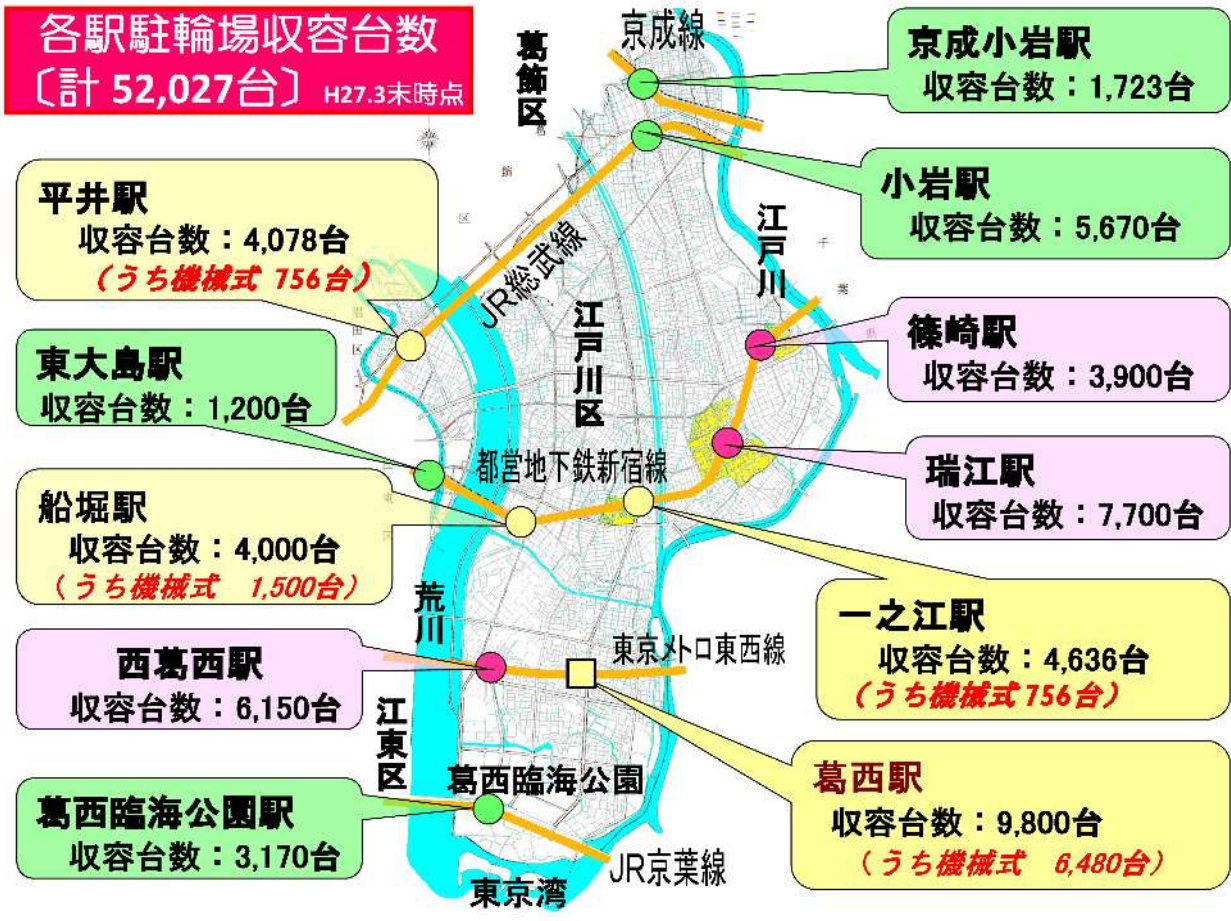
駐輪場の運営は、維持管理及び運営経費について利用者が一部を負担する受益者負担の考えから使用料制としています。

また、環境負荷の軽減に加え自転車の共有により駐輪スペースを減少させ、駐輪場の効率的な運営を可能とするレンタサイクルの拡充に取り組んでいます。

駐輪場利用状況一覧表

平成27年度月末現在

	駅名	収容台数(台)	利用状況(台)	利用率(%)	レンタサイクル(台)
1	京成小岩駅	1,723	1,053	61.1	25
2	平井駅	4,078	3,926	96.3	40
3	JR小岩駅	5,670	4,753	83.8	80
4	東大島駅	1,200	367	30.6	20
5	船堀駅	4,000	3,781	94.5	80
6	一之江駅	4,636	4,382	94.5	40
7	瑞江駅	7,700	7,195	93.4	60
8	篠崎駅	3,900	4,072	104.4	55
9	西葛西駅	6,150	5,647	91.8	200
10	葛西駅	9,800	8,757	89.4	200
11	葛西臨海公園駅	3,170	2,476	78.1	200
	合計	52,027	46,409	88.2	1,000



各駅駐輪場の箇所図・収納台数



船堀駅前機械式駐輪場



葛西駅地下駐輪場模式図

(2) 自転車放置禁止区域のエリア制導入

自転車の放置状況を調査した結果、駅の近くから外側へと放置されている実態があることから、従来路線で指定していた放置禁止区域を、駅から概ね半径 300m～500m の範囲で指定するエリア制に変更し、放置自転車の解消を目指しています。



放置自転車の撤去・指導の様子

(3) 自転車業務の駅別一括業務委託

従来、駐輪場管理や放置自転車撤去などは、民間委託や区直営などで分割して業務を行っていたため、効率が上がらないという課題がありました。そのため、自転車に関する全ての業務を駅毎に一本化したうえで民間委託を行うこととし、駐輪場の利用や放置防止の啓発・撤去作業等を効率的・効果的に行えるようになっています。

(4) 自転車利用者のマナー向上

自転車事故をさらに減少させるには、自転車利用者のマナーを向上させ、軽車両である自転車が道路交通法の適用を受けることを認識してもらうことが重要です。

そこで、本区では地域の警察と連携し、小中学生対象の実技講習・学科試験の実施による「自転車運転免許証」の発行や、熟年者の自転車利用の安全性向上を図る「熟年者交通安全教室」などに取り組んでいます。

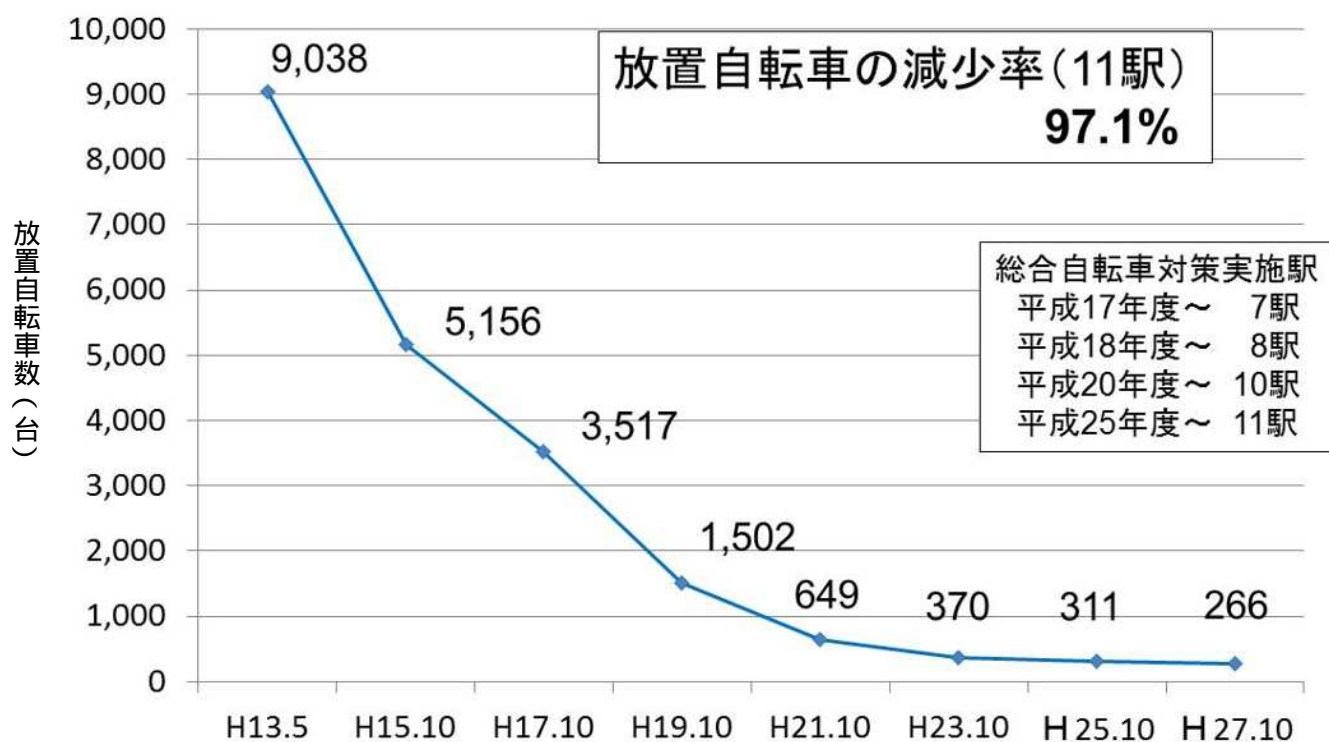


小学生自転車運転免許教室



中学生交通安全教室

以上のような総合自転車対策により区内の駅前放置自転車の数は格段に減少してきました。



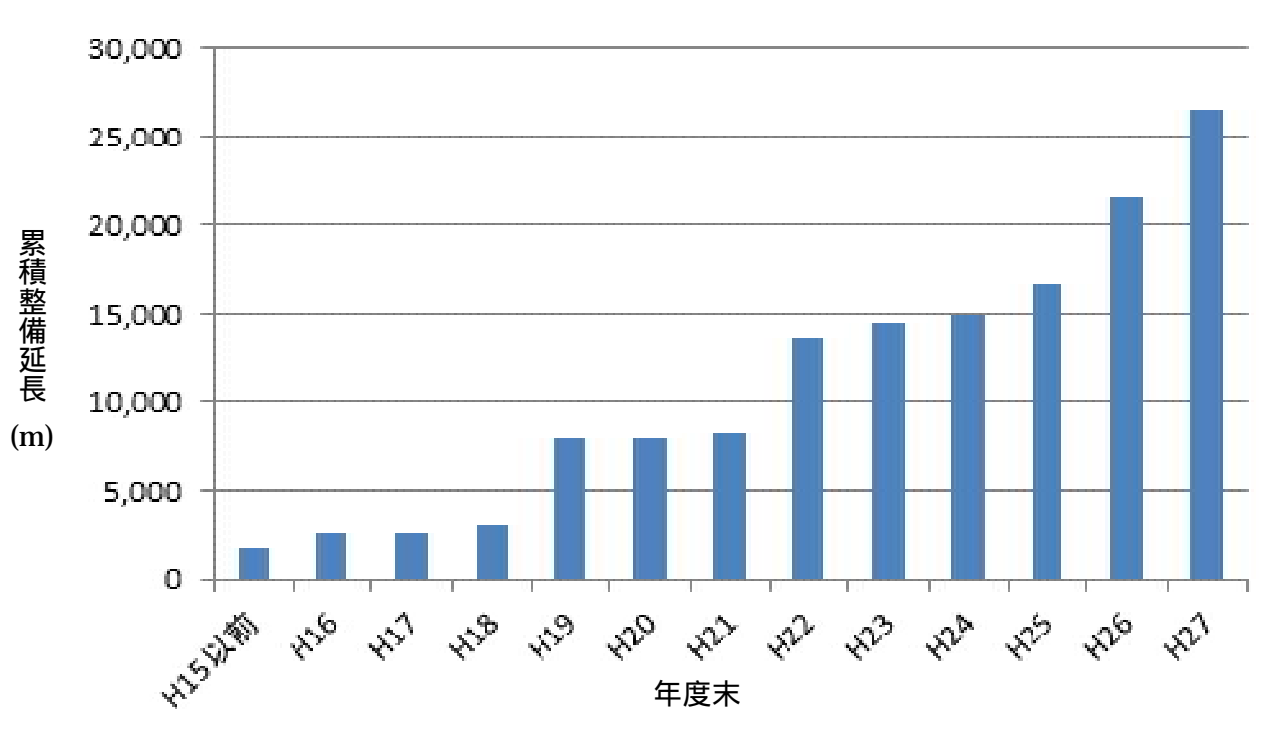
区内の駅前放置自転車数の推移

3.2 自転車走行環境整備

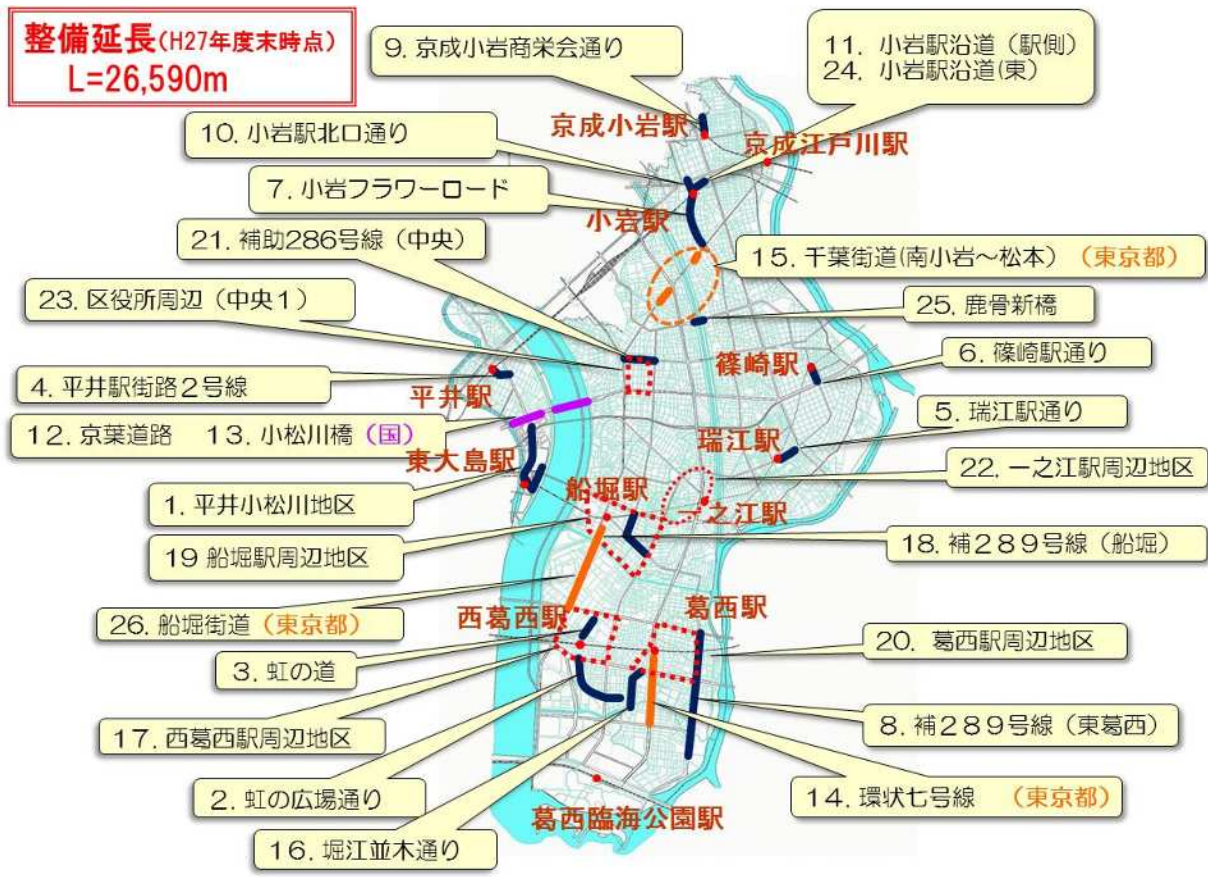
本区では、平成16年度より自転車走行環境整備に取り組んでおり、自転車による交通事故が多い駅前等の拠点周辺を中心に自転車ナビマーク等を設置することで自転車の左側端走行を促すとともに、自動車等に対する注意喚起を行ってきました。

(1) 整備延長および整備箇所

区内の自転車走行環境整備は平成19年頃より本格的に整備が開始され、近年整備延長を伸ばしてきています。平成27年度末における整備延長としては、国道・都道を含めて約27kmとなっています。



区内の自転車走行環境整備延長の推移（各年度末時点の数値）



自転車走行環境整備箇所図 (平成 27 年度末時点)

自転車走行環境整備箇所一覧表 (平成 27 年度末時点)

番号	施工年度(平成)	道路管理者	道路名	路線延長	住所(起点～終点)	備考
1	元年度～5年度	江戸川区	小松川再開発地区	1,740m	小松川1丁目付近～小松川3丁目付近	
2	16年度	江戸川区	虹の広場通り	880m	西葛西7丁目3地先～中葛西7丁目9地先	
3	18年度	江戸川区	虹の道	380m	西葛西5丁目9地先～西葛西5丁目1地先	H23年度、「自転車専用通行帯」として再整備
4	19年度	江戸川区	平井街路2号	230m	平井4丁目8地先～平井4丁目12地先	
5	19年度	江戸川区	瑞江駅前通り	250m	東瑞江1丁目26地先～東瑞江1丁目29地先	
6	19年度	江戸川区	篠崎駅前通り	400m	篠崎町7丁目23地先～篠崎町7丁目27地先	
7	19年度	江戸川区	小岩フラワーロード	840m	南小岩5丁目21地先～南小岩6丁目31地先	
8	19年度	江戸川区	補助289号線(葛西)	2,000m	南葛西6丁目32地先～東葛西5丁目45地先	
9	21年度	江戸川区	京成小岩商栄会通り	270m	北小岩6丁目16地先～北小岩6丁目24地先	
10	22年度	江戸川区	小岩駅北口通り	170m	西小岩1丁目26地先～西小岩1丁目24地先	
11	22年度	江戸川区	小岩駅沿道(駅側)	200m	西小岩1丁目24地先～西小岩1丁目27地先	
12	22年度	国交省	京葉道路	590m	小松川3丁目3地先～小松川3丁目12地先	
13	22年度	国交省	小松川橋	720m	小松川3丁目13地先～西小松川町18地先	
14	22年度	東京都	環状七号線	1,170m	中葛西5丁目42地先～南葛西1丁目12地先	
15	23年度	東京都	千葉街道	420m	松本1丁目34地先～本一色2丁目24地先 南小岩4丁目9地先～南小岩4丁目10地先	
16	23年度	江戸川区	堀江並木通り	460m	中葛西8丁目10地先～中葛西7丁目31地先	
17	23年度～24年度	江戸川区	西葛西駅前地区	3,000m	西葛西3、5、6丁目付近	
18	25年度	江戸川区	補助289号線(船堀)	870m	船堀4丁目12地先～船堀7丁目18地先	
19	25年度～27年度	江戸川区	船堀駅周辺地区	5,540m	船堀3、4、6、7丁目、二之江町付近	
20	26年度～27年度	江戸川区	葛西駅周辺地区	2,390m	東葛西5、6丁目・中葛西6丁目付近	
21	26年度	江戸川区	補助286号線(中央)	450m	中央1丁目5地先～中央2丁目17地先	
22	27年度	江戸川区	一之江駅周辺地区	840m	一之江7丁目、8丁目付近	
23	27年度	江戸川区	区役所周辺(中央1)	550m	中央1丁目付近	
24	27年度	江戸川区	小岩駅沿道(東)	560m	西小岩1丁目28地先～北小岩1丁目9地先	
25	27年度	江戸川区	鹿骨新橋	320m	大杉4丁目～鹿骨6丁目付近	
26	27年度	江戸川区	船堀街道 (船堀小～葛西橋通り)	1,350m	船堀2丁目21地先～西葛西1丁目10地先	
合 計				26,590m		

(2) 整備形態

これまでの自転車走行環境の整備については、道路の幅員や自転車の走行状況等を考慮してさまざまな形態を選択して整備を行ってきています。

区内の整備形態別整備延長一覧表（平成27年度末時点）

管理主体	整備形態	整備延長		備考
江戸川区	自転車専用通行帯	1,230m	22,340 m	自転車歩行者専用道路は除く
	ブルーレーン	7,040m		
	自転車ナビマーク	10,330m		
	歩道上視覚的分離	3,740m		
東京都	自転車専用通行帯	1,770m	2,940 m	千葉街道、船堀街道
	歩道上視覚的分離	1,170m		環七通り
国交省	歩道上構造的分離	590m	1,310 m	京葉道路(小松川地区)
	歩道上視覚的分離	720m		京葉道路(小松川橋)
合計			26,590m	

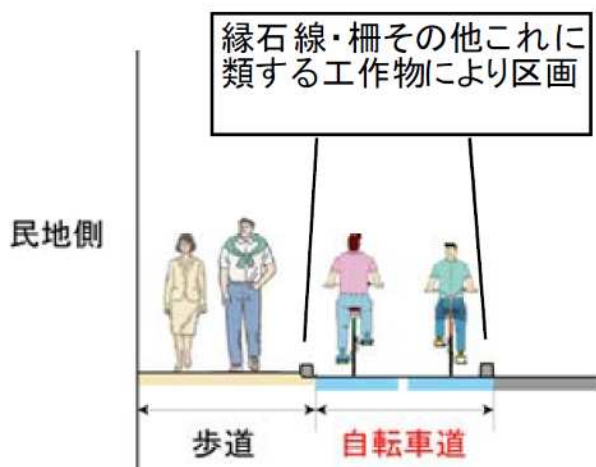
自転車走行環境整備に関するこれまでの整備形態

自転車走行環境整備の整備形態		区内整備路線（平成28年3月末時点）	道路交通法による位置付け等	
自転車道	 <p>緑石線・柵その他これに類する工作物により区画 歩道 自転車道</p>		<p>区内整備路線無し （江東区内 京葉道路等で設置）</p> <p>普通自転車は、自転車道が設置されている場合には、やむを得ない場合等を除き、自転車道を通行しなければならない（道路交通法第63条の3）。</p>	
自転車歩行者道	歩道上 構造的分離	 <p>自転車歩行者道 車道 歩行者 自転車 2.0m以上 2.0m以上</p>	 <p>京葉道路（国管理）</p>	<p>普通自転車の歩道通行可の交通規制が実施されている歩道において、普通自転車の通行すべき部分が指定されている場合、普通自転車は、その指定された部分を徐行しなければならない（道路交通法第63条の4第2項）。</p>
	歩道上 視覚的分離	 <p>自転車歩行者道 車道 歩行者 自転車 2.0m以上 2.0m以上 4.0m以上</p>	 <p>環七通り（東京都管理）</p>	
	自転車歩行者専用道路		<p>河川沿いのサイクリングロード等</p>	<p>道路交通法上の位置づけ無し</p>
自転車専用通行帯	 <p>民地側 歩道 自転車専用通行帯 車道</p>	 <p>千葉街道（東京都管理） 虹の道・新田仲町通り（区管理） 堀江並木通り（区管理）</p>	<p>自転車は、車両通行帯の設けられた道路において道路標識等により通行の区分が指定されている場合には、指定された車両通行帯を通行しなければならない（道路交通法第20条第2項）。</p>	
車道混在	ブルーレーン	 <p>民地側 歩道 車道</p>	 <p>都市計画道路等（区管理）</p>	<p>自転車は、歩道又は路側帯と車道の区別のある道路においては、車道を通行しなければならない（道路交通法第17条第1項）。</p> <p>自転車は、道路（歩道等と車道の区分のある道路）においては車道の左側端に寄って通行しなければならない（道路交通法第18条第1項）。</p> <p>路肩カラー舗装、自転車ナビ マークは法定外の路面標示で、表示することによって自転車の左側端走行を誘導する役割を担っています。</p>
	自転車ナビマーク	 <p>民地側 歩道 車道</p>	 <p>各駅周辺の特に自転車交通量の多い路線等</p>	

自転車道

自転車道は、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を行います。道路構造令第2条および道路交通法第2条第1項に基づいたものです。区内での設置事例はありません。

整備イメージ図



整備事例写真



京葉道路（江東区亀戸）

自転車歩行者道

自転車歩行者道は、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を行います。

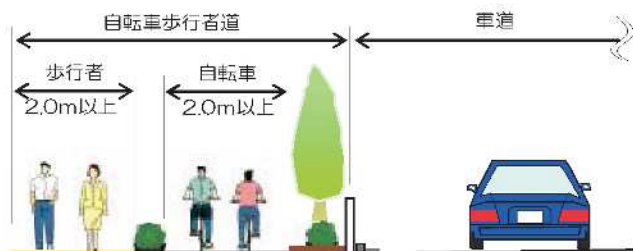
一般に、自転車歩行者専用道路と、車道とともに設置される自転車歩行者道があります。

自転車歩行者道内にて歩行者と自転車を分離する手法として以下の構造的分離と視覚的分離という二種類があります。

歩道上構造的分離

歩道内を樹木等の工作物により歩行者と自転車の通行部分を分離したものを構造的分離といいます。区内では京葉道路での整備実績があります。

整備イメージ図



整備事例写真

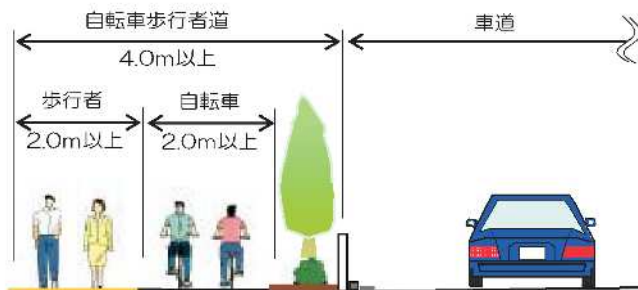


京葉道路（国管理）小松川付近

歩道上視覚的分離

歩道内をカラー舗装等により歩行者と自転車の通行部分を分離したものを視覚的分離といいます。区内では環七通りでの整備実績があります。

整備イメージ図



整備事例写真



環七通り（東京都管理）

なお、上記については道路交通法上の交通規制によって自転車歩行者道のうち、自転車の通行部分を指定する交通規制を設けたものですが、下記事例に示すような法定外で通行区分を示したものもあります。



都市計画道路 補助第 289 号線（東葛西）



小松川地区防災再開発事業区域内

自転車歩行者専用道路

道路法第48条に基づいて道路管理者である江戸川区が自転車歩行者専用道路として指定した道路のことで、区内においては、新中川・旧江戸川・荒川等の河川沿いの道路や清新町・臨海町緑道等で整備し、一部についてはサイクリングロードや健康の道に指定されています。

整備事例写真



清新町・臨海町緑道



荒川（左岸）堤防沿い道路



旧江戸川（右岸）堤防沿い道路（武蔵野の路）



新中川（右岸）堤防沿い道路



健康の道・サイクリングロード箇所図

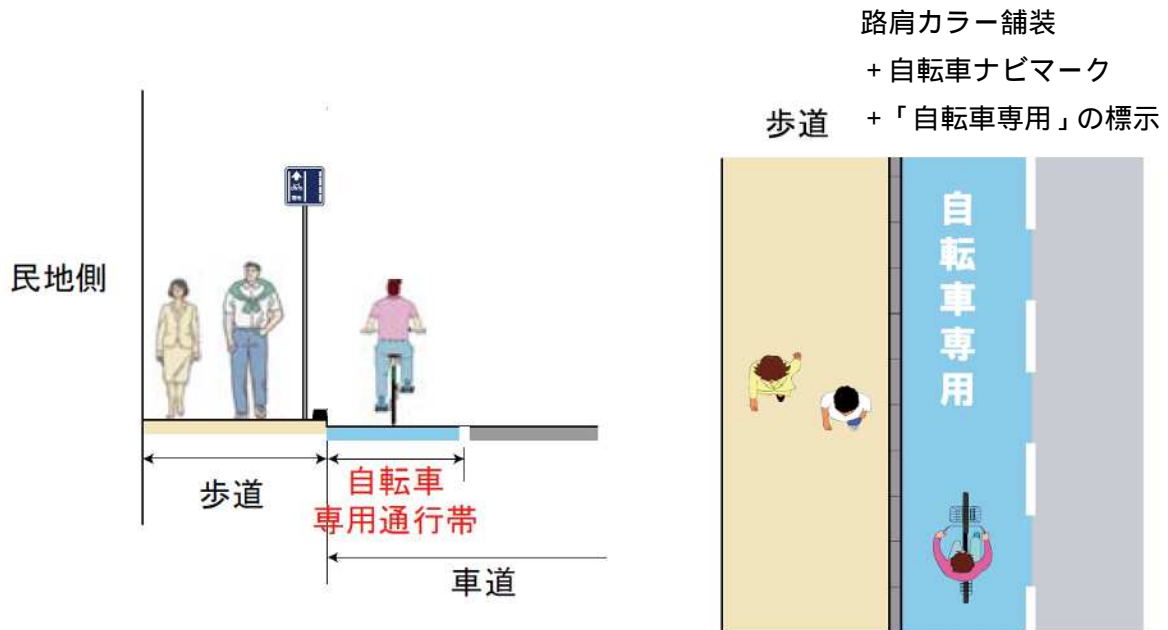
車道混在

車道混在とは、車道において自転車と自動車等が共有して使用する中で、自転車が車道の左側端を走行することを道路上に色や文字等で示すような整備手法を指します。

自転車専用通行帯

交通規制により自転車が通行すべき通行帯を指定したものです。自動車の通行すべき通行帯と分離することで自転車の走行空間を確保します。

整備イメージ図



整備事例写真



西葛西駅前 新田仲町通り

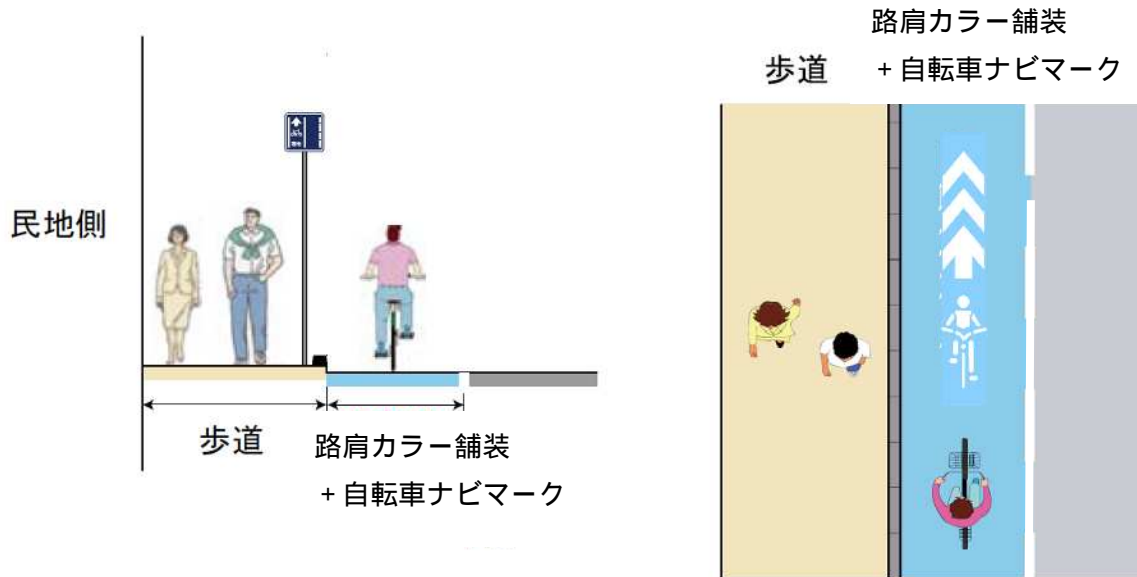


西葛西駅前 虹の道

ブルーレーン

自転車専用通行帯と同様に自転車の通行する部分についてカラー舗装化しますが、交通規制はかけていないものを指します。道路交通法上の位置付けは法定外の路面表示となります。青色系で舗装をカラー化することが多いため、一般にブルーレーンと呼ばれています。

整備イメージ図



整備事例写真



都市計画道路 補助第 289 号線 (船堀)

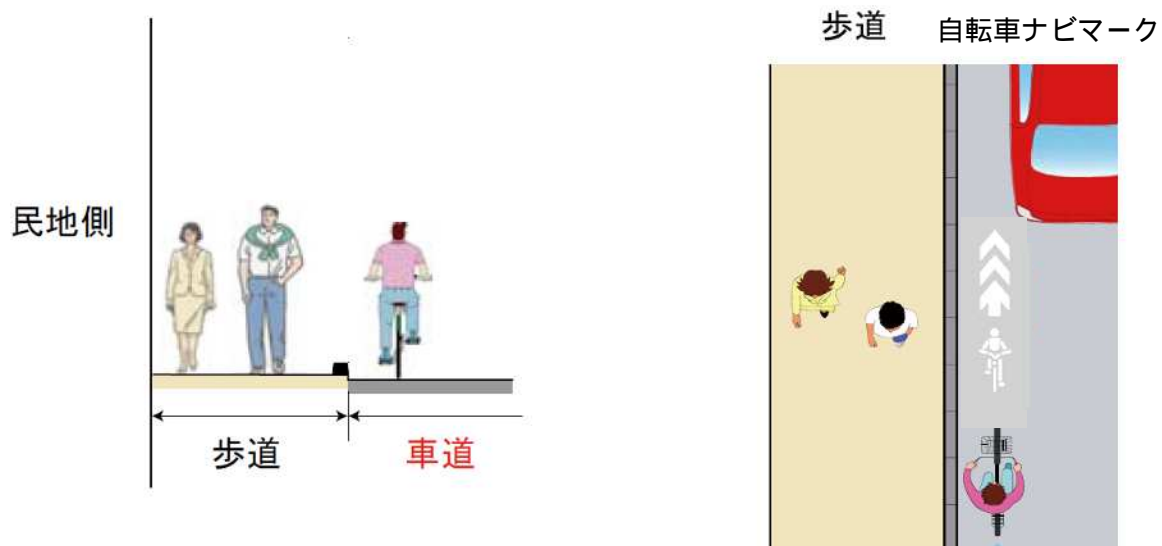


都市計画道路 補助第 286 号線 (中央)

自転車ナビマーク

自転車ナビマークとは法定外の路面表示のことで、道路上に自転車の左側端走行を促すために設置しています。

整備イメージ図



整備事例写真



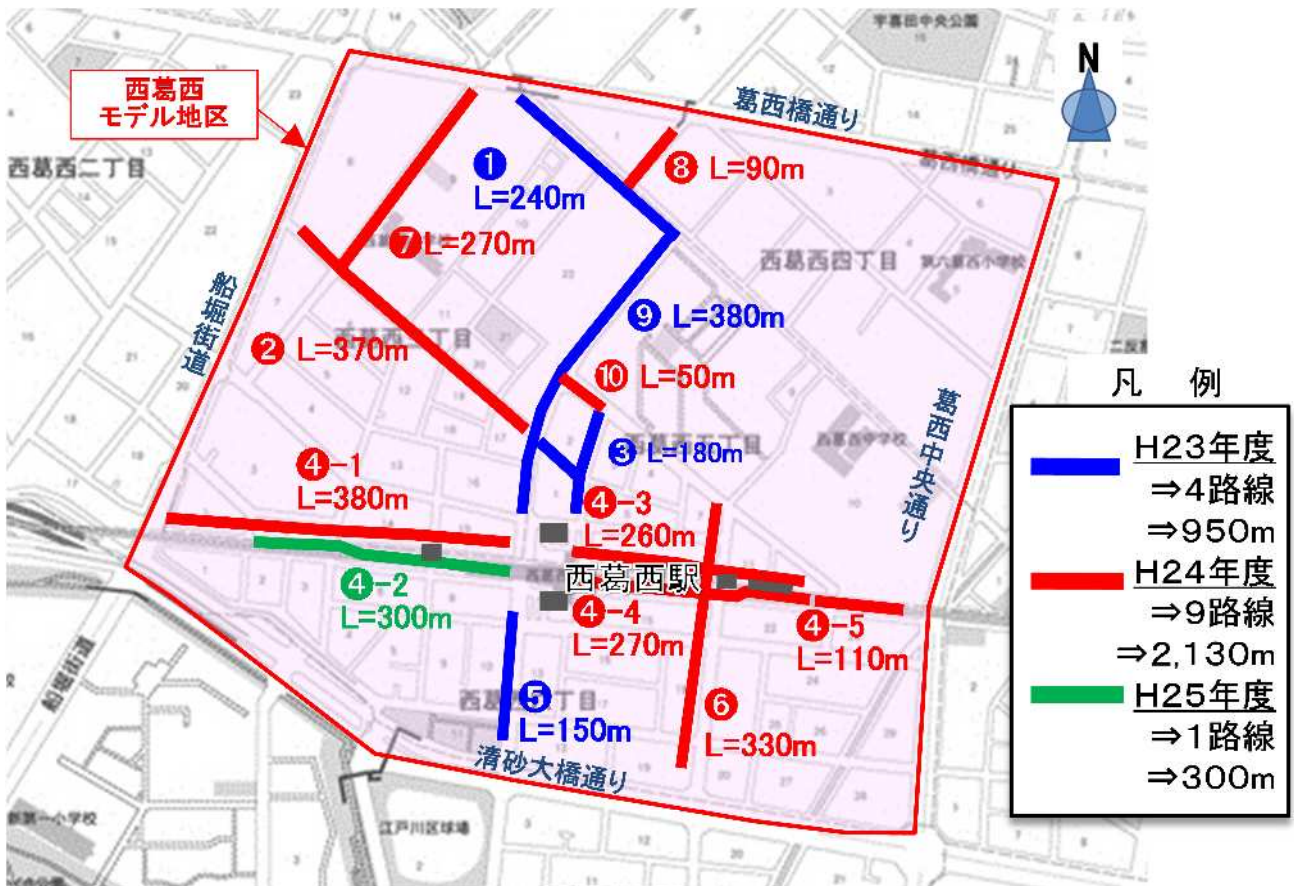
船堀駅南側 区道



葛西駅南側 区道

(3) 警視庁自転車走行環境整備モデル地区における取組み

警視庁では、駅周辺の自転車が集中する地区において、面的な自転車通行環境の整備手法を検討するためにモデルとなる地区を設定し、東京都や関係区市と協力して自転車通行環境のエリア整備計画について検討を進めてきました。その一つが西葛西駅周辺であり、都内の住居地区のモデルとして選定され、平成23～平成25年度に整備を行いました。



西葛西駅モデル地区 整備箇所図

モデル地区では、自転車走行環境の整備が困難な路線においても試行的に整備を行いました。

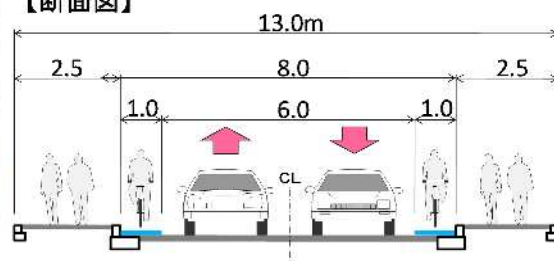
- 基本幅員 1.5m 以下の自転車専用通行帯設置
- 狭小幅員道路でのブルーレーン設置
- 単断面（一方通行）でのブルーレーン設置

基本幅員 1.5m 以下の自転車専用通行帯設置

区道は、主要道路でも自転車専用通行帯として 1.5m を確保できる道路が少なく、特に駅前歩道、車道共に幅員が限られるため、幅員 1.0m の自転車通行帯を試験的に整備しました。



【断面図】

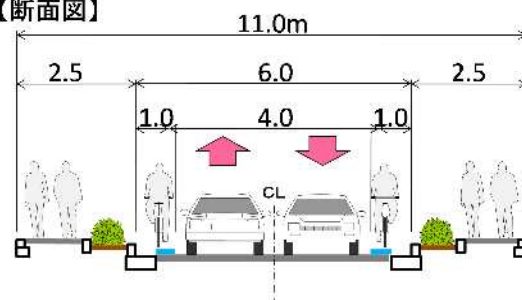


狭小幅員道路でのブルーレーン設置

よりさらに幅員が狭い道路（本モデル地区では車道 6.0m）でも自動車交通量は少ないものの歩行者・自転車交通量が多い道路があるため、車道の一部を自転車の通行するスペースとして示すブルーレーンを試験的に整備しました。

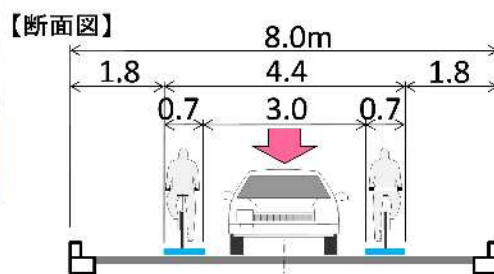


【断面図】



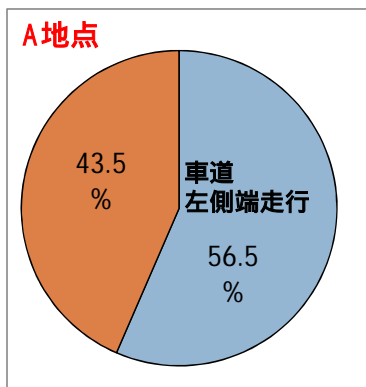
単断面（一方通行）でのブルーレーン設置

自動車は一方通行であり、自転車の走行する場所が明確化されていないため路側帯の歩行者と自転車が錯綜している状況があるためブルーレーンを試験的に整備しました。

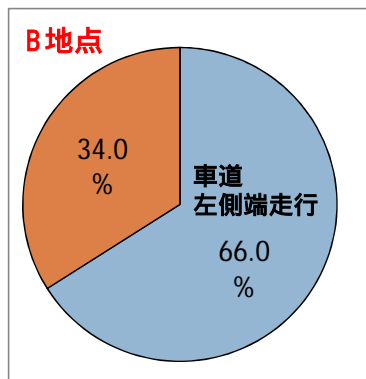
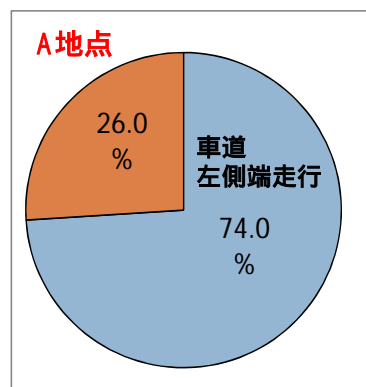


(参考) ブルーレーン設置に伴う整備効果について

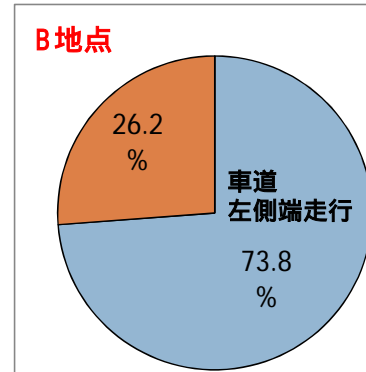
本モデル地区2地点について設置前後で自転車が車道・歩道の中でどの部分を通るかを測定した結果、車道左側端を走行する割合が高まっており、一定の効果があったと考えられています。



ブルーレーン整備後



ブルーレーン整備後



ブルーレーン設置前後での自転車車道左側端走行の割合の変化

4. 今後の自転車走行環境の整備形態と整備路線

4.1 整備形態

区道における今後の整備形態の選定にあたっては、基本的には国ガイドラインに従って行います。国ガイドラインでは道路の規格に応じて整備形態を選定し、道路や交通の状況等を勘案して決定することとしています。

これをもとに区道について整備形態を検討すると、主に都市計画道路は比較的自動車交通量が多いため下表のB路線に該当するため自転車専用通行帯による整備、その他の区道（以下、「一般区道」）についてはC路線に該当するため車道混在による整備として矢羽根や自転車ナビマークを設置することが基本的な考え方となります。

	A 自動車の速度が高い道路	B A,C以外の道路	C 自動車の速度が低く、 自動車交通量が少ない道路
自転車と自動車の分離	構造的な分離	視覚的な分離	混在
目安※	速度が50km/h超	A,C以外の道路	速度が40km/h以下、かつ 自動車交通量が4,000台以下
整備形態	自転車道	自転車専用通行帯	車道混在（自転車と自動車を 車道で混在）

※ 参考となる目安を示したものであるが、分離の必要性については、各地域において、交通状況等に応じて検討することができる。

交通状況を踏まえた整備形態の選定の考え方
(国ガイドラインより抜粋)

(1) 都市計画道路における整備形態

都市計画道路では基本的には**自転車専用通行帯を完成形態**とします。ただし、自転車専用通行帯は街きょ部分を除き1.0m以上の空間を確保することが望ましい(国ガイドラインによる)ため、車道幅員が9.0m以上(道路幅員16m以上)の場合に適用することとします。また、自転車専用通行帯の指定にあたっては交通管理者と協議が必要となるため、整備と同時に自転車専用通行帯の交通規制が出来ない場合には、道路管理者である区は**暫定的にブルーレーンと自転車ナビマークを設置し、自転車専用通行帯の交通規制後、交通管理者が「自転車専用」の路面標示、規制標識の設置を行い完成形態にします。**

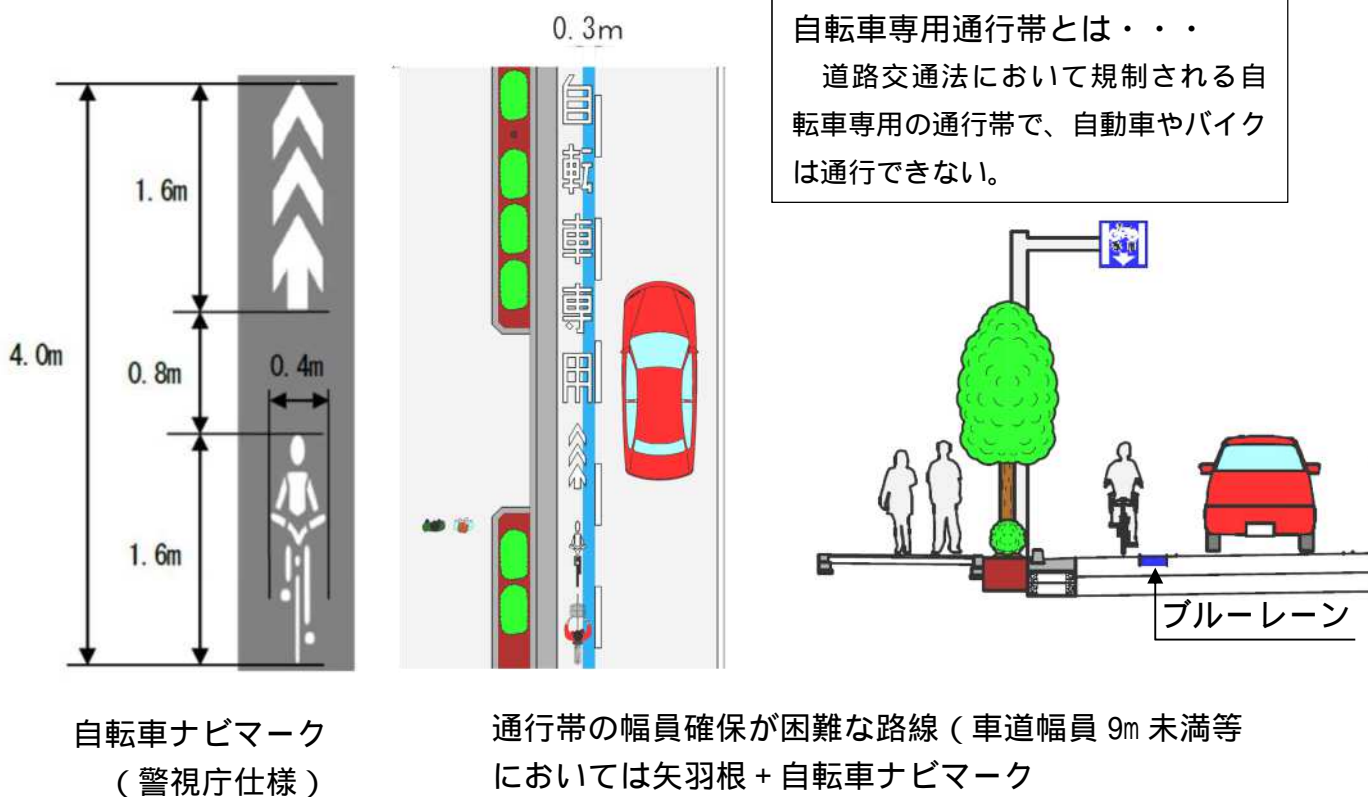
なお、ブルーレーンについては、本区ではこれまで通行帯全面を塗装してきましたが、コスト面や視認性及び維持管理等を総合的に勘案し、今後は通行帯のうち車道側30cmのみ塗装し、自転車ナビマークを併せて設置していきます。自転車ナビマークについては、単路部は30m間隔、交差点付近は交差点流出入口に設置することを基本とし、区内でこれまでに整備を行ってきた警視庁仕様を引き続き適用します。

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

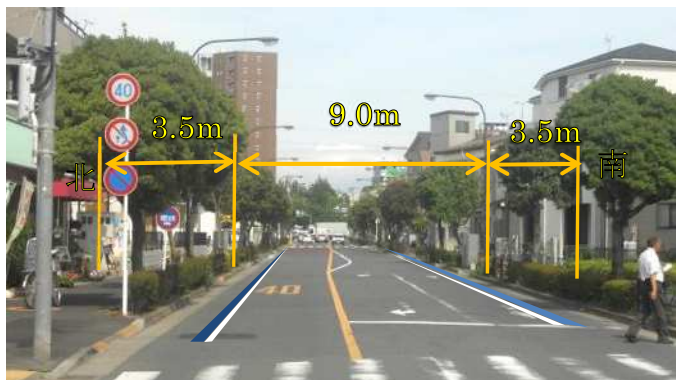
規制標識の設置



都市計画道路における整備形態のイメージ

区内の都市計画道路における整備イメージおよび他地区の整備事例を以下に示します。

道路幅員が16m、車道部分が街きよを含めて9mとなっている区内の標準的な都市計画道路でのイメージとなっています。



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）



他地区事例 市川市道(千葉県市川市)

(2) 一般区道における整備形態

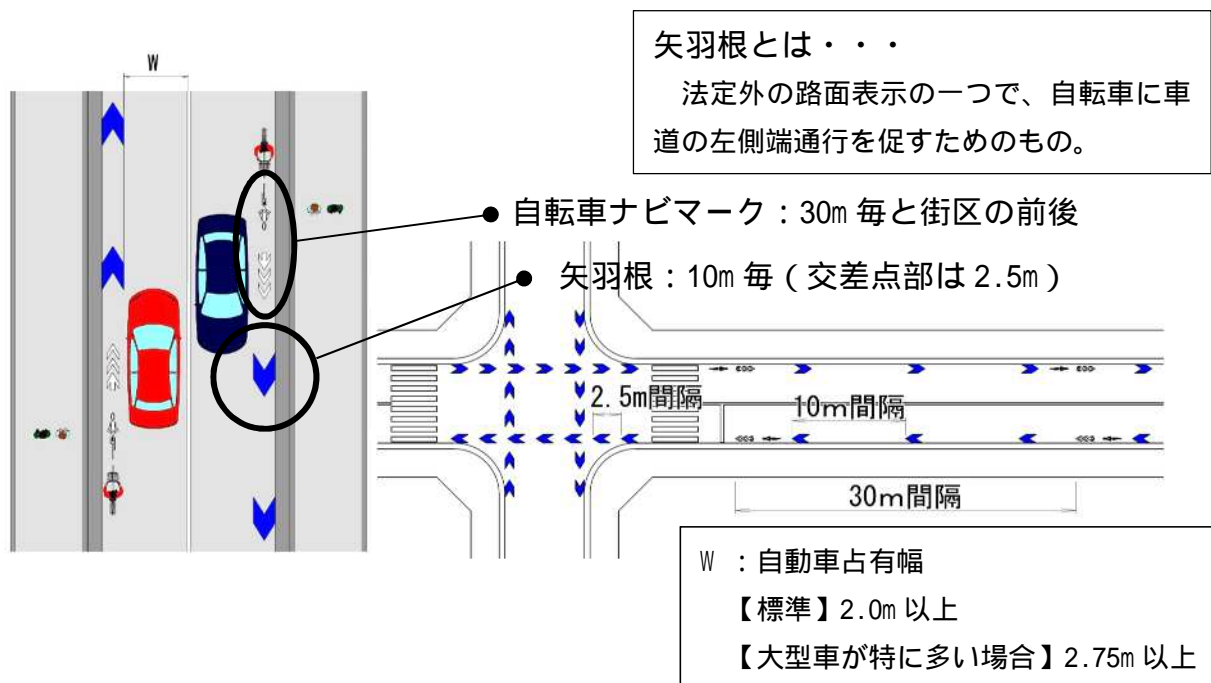
都市計画道路よりも狭い一般区道では、基本的には車道混在(自転車と自動車が車道で混在)の形態として矢羽根・自転車ナビマークを設置します。

本区ではこれまで自転車ナビマークのみを設置してましたが、今後は矢羽根と自転車ナビマークを併用する形でより視認性の高いものとしします。

また、道路幅員 16m 未満の都市計画道路(同潤会通り、今井街道等)についても上記一般区道と同様の整備とすることを基本としします。

矢羽根の設置間隔は国ガイドラインに従い、単路部では 10m 間隔、交差点付近は 2.5m 間隔を基本に設置します。

矢羽根 + 自転車ナビマーク



先行事例 新川沿川区道



先行事例 交差点付近での整備

一般区道における整備形態のイメージ

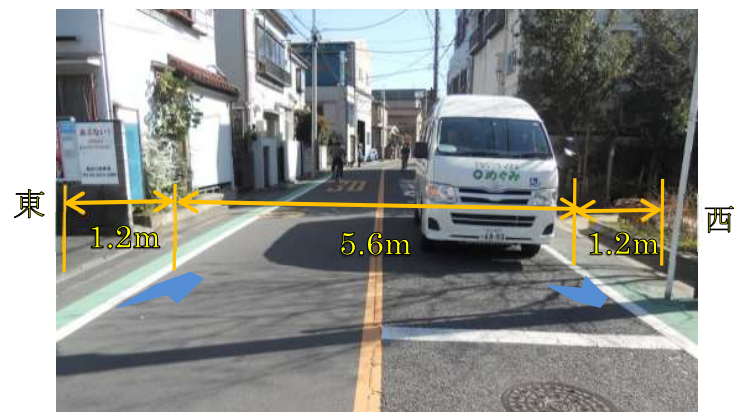
矢羽根の仕様は国ガイドラインや都内先行事例を踏まえ、溶融噴射式かつ高輝度とし長さは1.5mとします。矢羽根の幅は、自動車等の走行性にも配慮し、車道幅員が7.0m以上の場合には0.75m、車道幅員が7.0m未満の場合には0.60mとします。なお、自転車の走行位置の視認性や車線幅員などを考慮し、必要に応じて0.45m幅の矢羽根の適用も検討します。



宇喜田通り
車道幅員が7.0m以上の場合の整備イメージ（現地写真を加工）



東部図書館前区道



西小松川小学校西側区道

車道幅員が7.0m未満の場合の整備イメージ（現地写真を加工）
（幅0.60mの矢羽根）

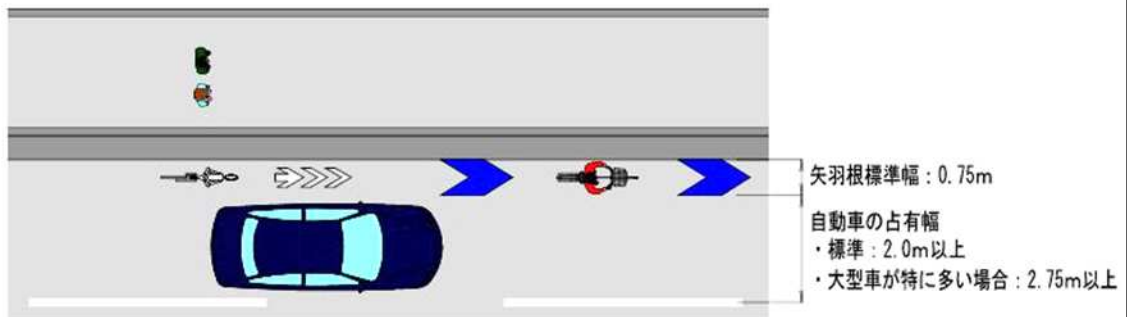
自転車の占有空間を考慮した車道混在の考え方

令和4年2月に国、警視庁、都内各自治体等により開催された自転車通行空間ネットワーク調整会議（以下、ネットワーク会議）にて、警視庁より自転車ナビマークのみを設置している場合の考え方が示されました。これを受け、本区では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は自転車ナビマークのみ設置します。

なお、交通量が極端に少ない、中央線がないなどの場合は、管轄する警察署と協議していきます。

第6回自転車通行空間ネットワーク調整会議資料 概要（令和4年2月）

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る場合
矢羽根・自転車ナビマーク設置

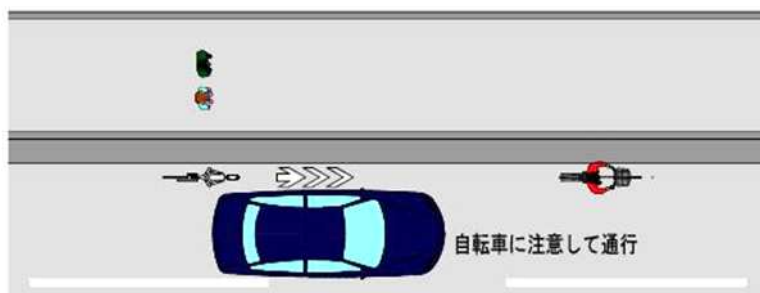


自転車の側方を自動車が同一車線内で通行できる幅員が確保できない場合
自転車ナビマークのみ設置

自転車ナビマークは、自転車の通行すべき部分と方向を表示し、自転車利用者に交通ルールの周知を図るとともに、自動車ドライバーには車道を通行する自転車を保護する意識を醸成することにより、自転車の交通事故を防止するものです。

目的

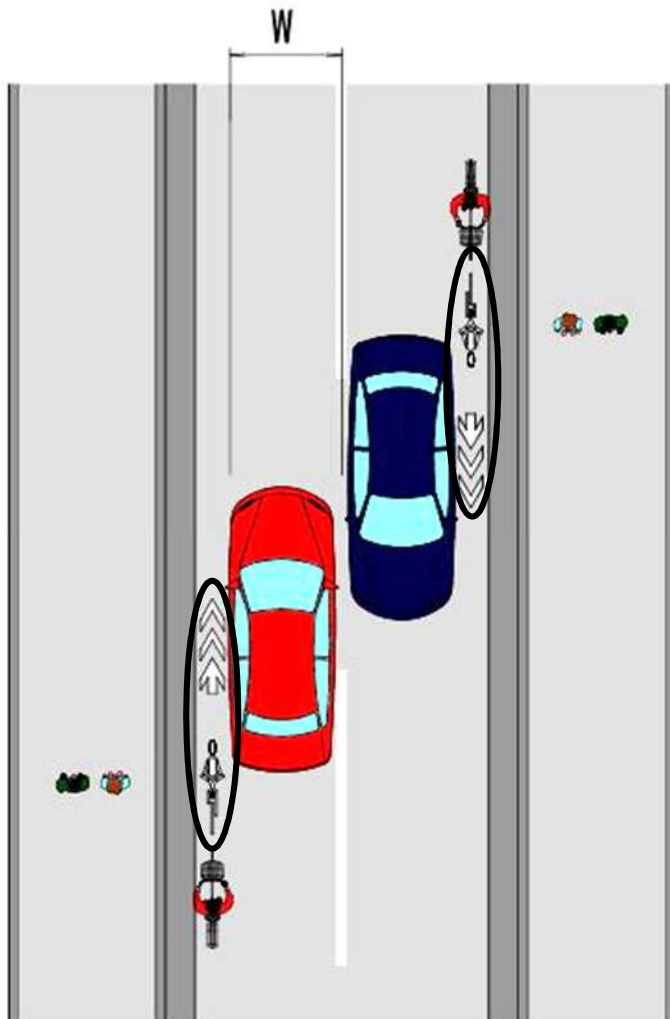
- ・自転車利用者は交通ルールをしっかり守る
- ・自動車ドライバーは車道を通行する自転車に対する注意を高めることにより自転車が関わる交通事故を防止



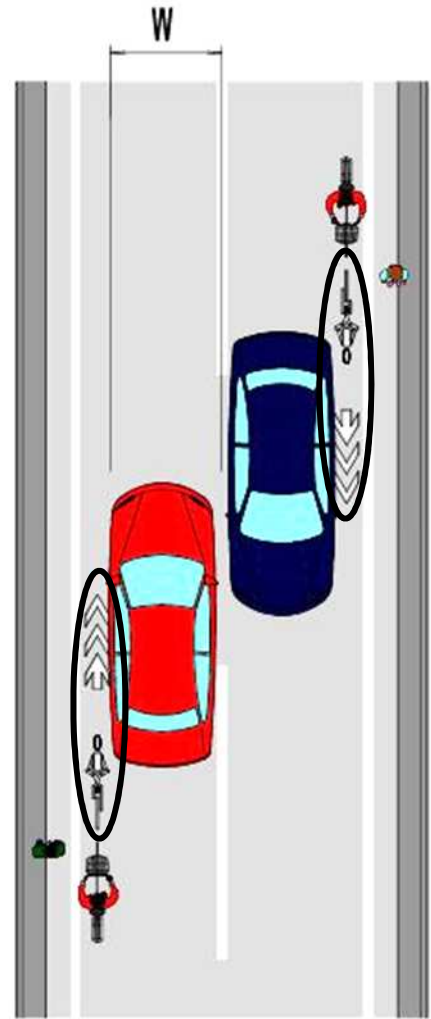
なお、交通量が極端に少ない、中央線がないなどの場合は、管轄する警察署と相談

占有空間を考慮した車道混在の整備方針
整備イメージ図

歩道がある場合



歩道がない場合



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)

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。

一方通行（自転車を除く）の道路空間における通行空間確保の考え方

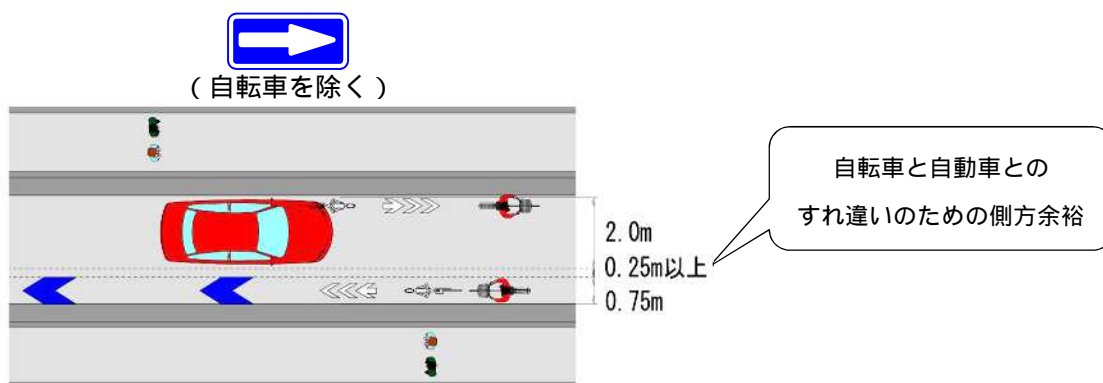
令和5年1月開催のネットワーク会議にて、警視庁より一方通行（自転車を除く）の道路空間における通行空間確保の考え方が示されました。

これを受け、本区では一方通行（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は、逆行する自転車の通行空間確保を優先して、片側のみに矢羽根を設置します。なお、逆行する自転車のための通行空間を整備する場合には、自動車とのすれ違いのための側方余裕（0.25m以上）を確保するよう検討します。

第7回自転車通行空間ネットワーク調整会議資料 概要（令和5年1月）

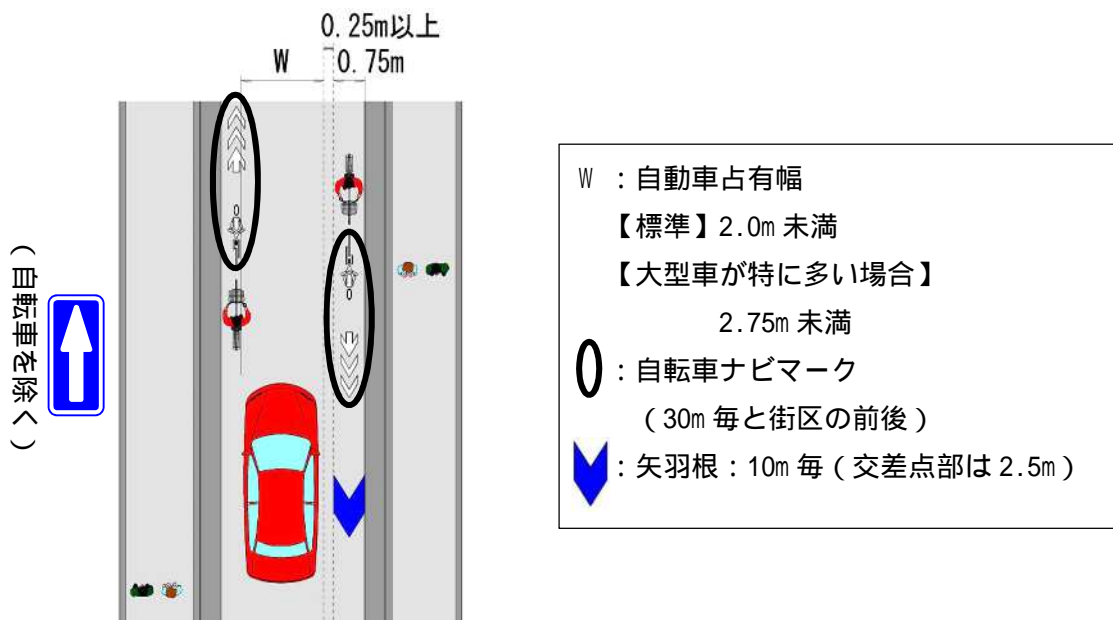
一方通行（自転車を除く）の道路において、道路の両側に矢羽根を設置することが困難な場合

矢羽根及び自転車ナビマーク設置



逆行する自転車の通行空間確保を優先して、片側のみに矢羽根を設置。逆行する自転車のための通行空間を整備する場合には、自動車とのすれ違いのための側方余裕（0.25m以上）を確保するよう検討

整備イメージ図



4.2 整備路線とスケジュール

本計画では、自転車走行環境を整備していく路線を以下 から に分けることとします。

なお、本計画に示している路線以外についても、交通状況や社会情勢等を踏まえて整備を行います。特に駅周辺においては、JR小岩駅等、再開発事業等によるまちづくりを計画しているエリアもあるため、今後のまちづくりの進捗に合わせて整備を行います。

オリパラに向けた整備計画路線

都市計画道路完成路線

一般区道

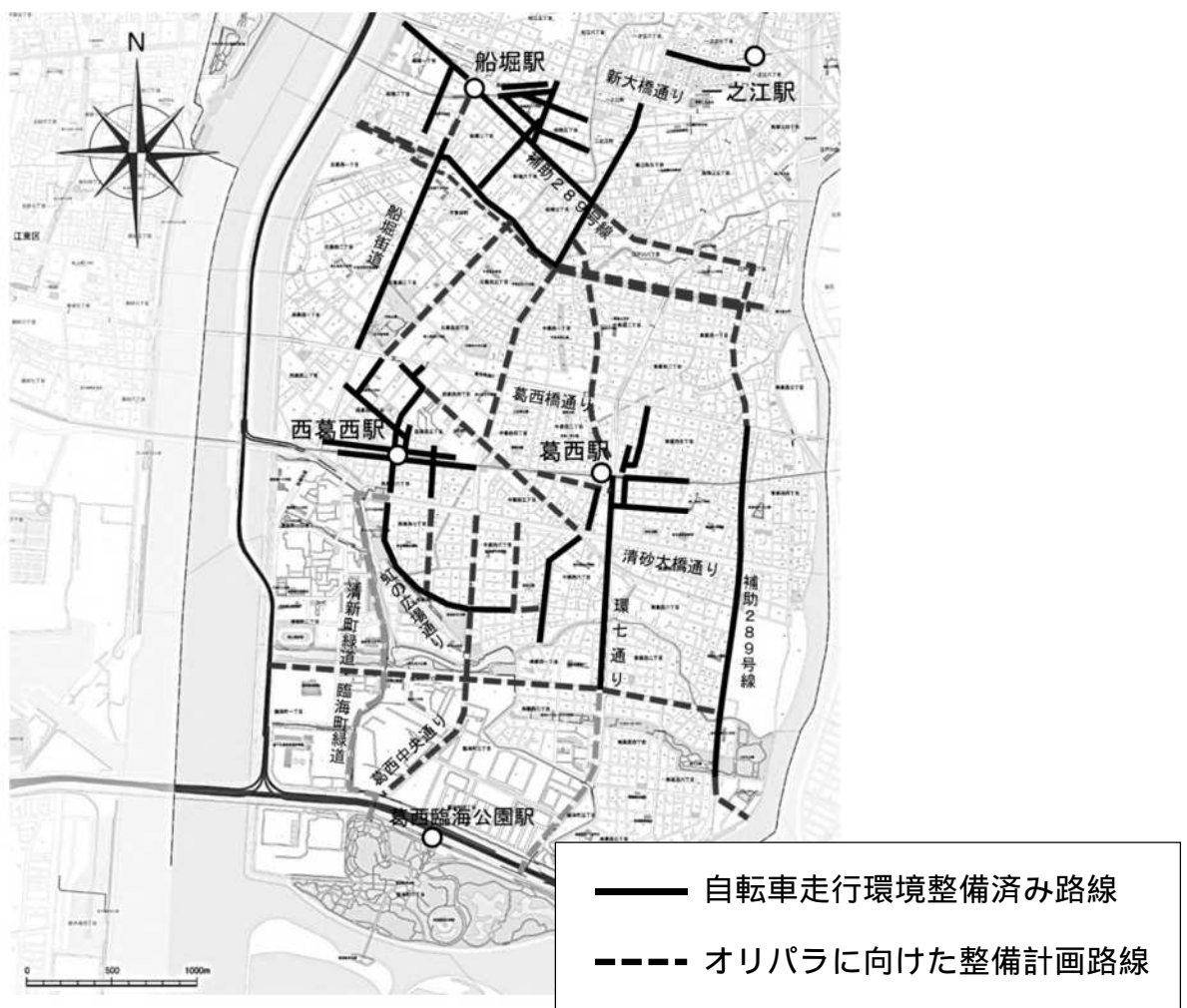
都市計画道路と同時に整備していく路線（事業中路線）

都市計画道路と同時に整備していく路線（未着手路線）

整備要望路線(国道・都道)

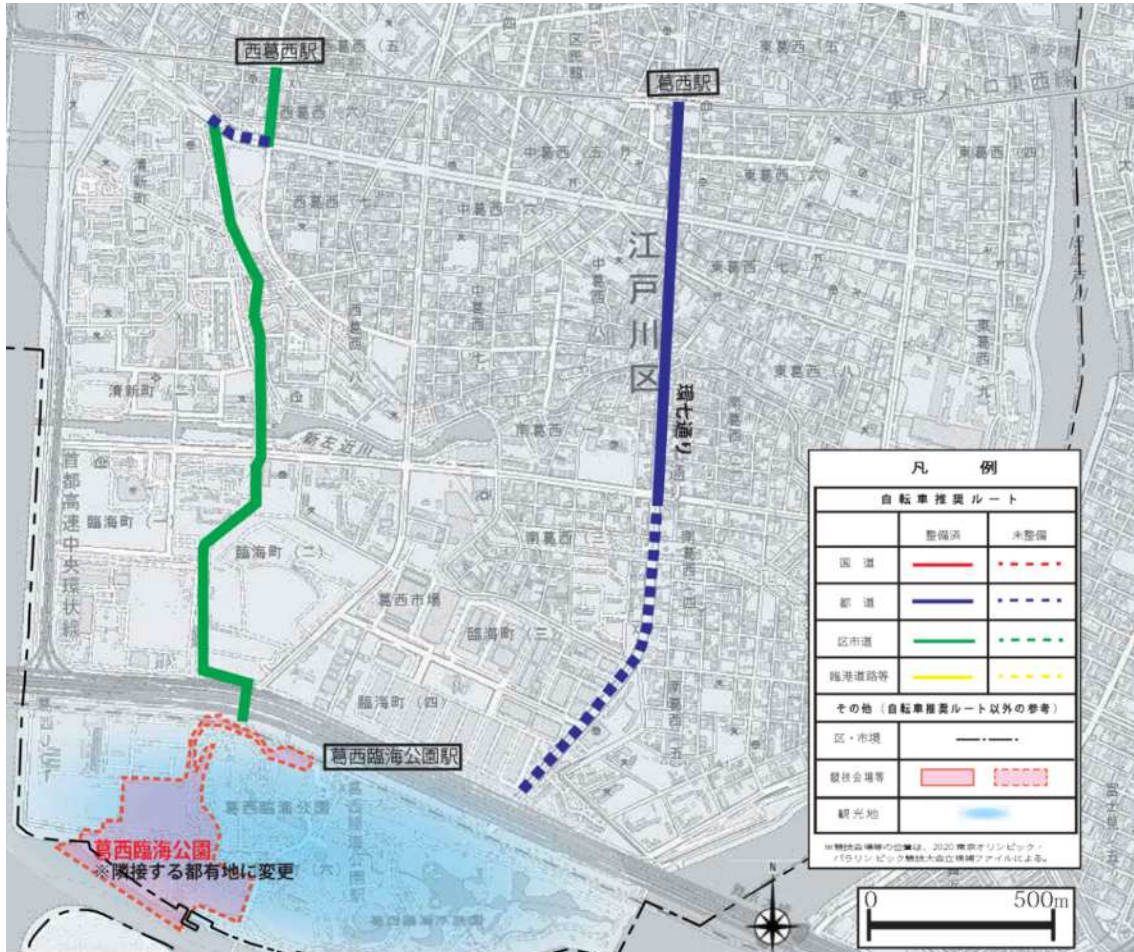
オリパラに向けた整備計画路線

オリパラ大会において葛西臨海公園付近が競技会場として計画されていることから、第8次江戸川区交通安全計画にも示しているとおり主に葛西地区における整備延長約10kmを平成29年度から3年間を目途に整備します。



オリパラに向けた整備計画路線箇所図
(第8次江戸川区交通安全計画を基に作成)

なお、の整備計画路線の中には、東京都建設局が策定している自転車推奨ルートが含まれています。自転車推奨ルートとは、オリパラ大会に向けて主要駅から各競技会場等に向かう路線において自転車利用の際に推奨するルートを選定し、平成27年4月に東京都建設局において示されたものです。区道としては、西葛西駅南側の虹の道、清新町緑道、臨海町緑道が指定されています。虹の道はすでに自転車専用通行帯として整備済みであり、その他の指定路線について整備を行います。



自転車推奨ルート箇所図

資料：東京都建設局提供資料による

都市計画道路完成路線

整備済みの都市計画道路は、区の主要な道路であり、区内の自転車ネットワーク形成の上でも欠かせない路線であるため、優先的に整備します。整備延長約 14km を の路線整備後の 4 年間を目途に整備します。

一般区道

都市計画道路以外の区道は、基本的に下記に示す条件を満たす路線を選定して整備します。整備延長約 31km を の路線整備後の 4 年間を目途に整備します。

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

都市計画道路と同時に整備していく路線（事業中路線）

本計画策定時点において、都市計画道路の事業認可をすでに取得している区施行路線約 6.5km は、その道路整備に合わせて自転車走行環境を整備します。

都市計画道路と同時に整備していく路線（未着手路線）

本計画策定時点において、都市計画道路の事業認可をまだ取得していない区施行予定路線約 9.6km については、今後進められる道路整備と合わせて自転車走行環境を整備します。ただし、都市計画道路の事業認可取得の見込みや交通の状況等を勘案して暫定的に整備することも検討します。

整備要望路線(国道・都道)

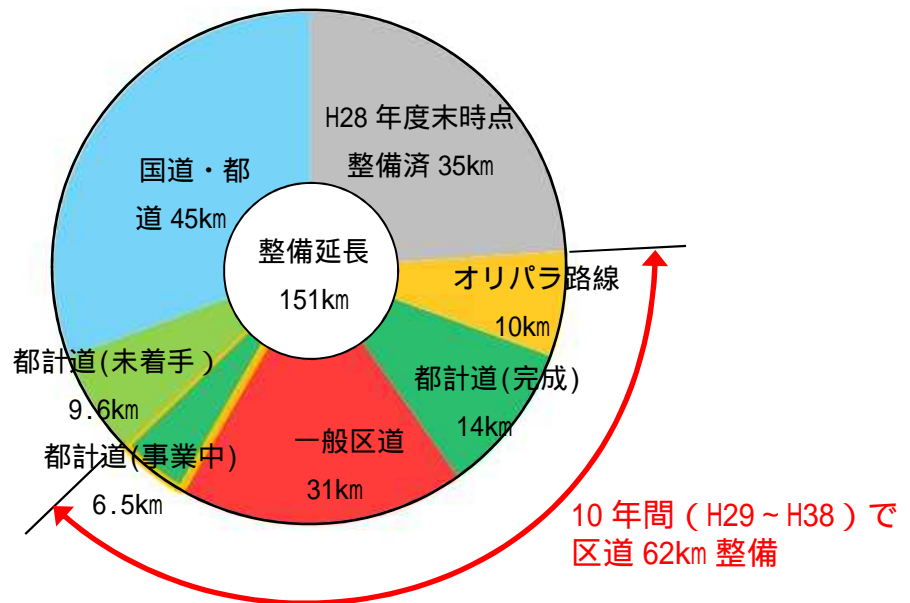
本計画では区道の整備方針を示すことに主眼をおいてますが、区内全域の自転車ネットワーク形成にあたっては、骨格をなしている国道や都道での整備も必要不可欠なものとなります。そのため、整備の必要性の観点から国道および都道における整備要望路線として整理します。なお、整備形態や整備時期については各道路管理者が交通管理者と協議の上決定していくこととなります。

以上をもとに設定した整備路線は次ページの整備箇所図のとおりです。

整備スケジュールについては本計画の整備目標である平成 29 年度から平成 38 年度の 10 年間で区道約 62km の整備を目指す中で、各対象路線の舗装の状況や道路上関連工事の状況等を勘案し整備の順序を柔軟に対応して推進していきます。

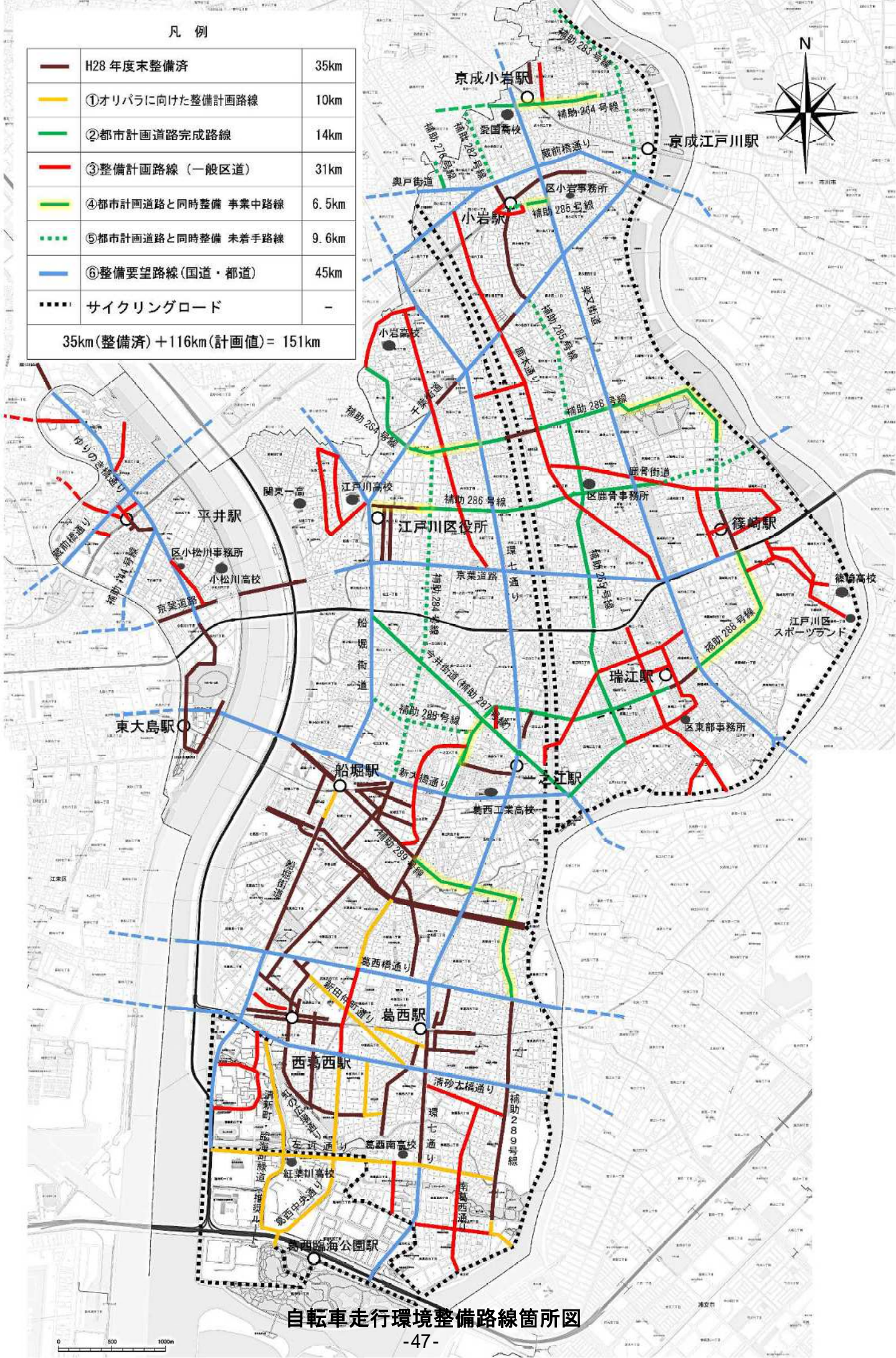
整備スケジュール

	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												



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		



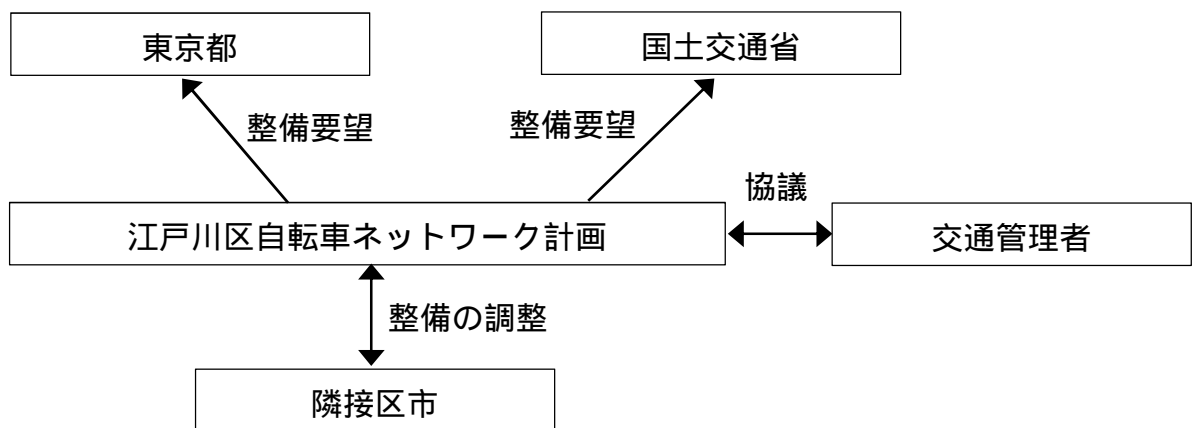
自転車走行環境整備路線箇所図

5. 自転車ネットワーク計画の活用と課題

5.1 計画の活用

本計画では、区道における整備方針を示していますが、国道・都道は、区内の主要施設を結ぶだけでなく区内道路ネットワークの根幹を担っているため、自転車走行環境の整備を関係機関に要望していきます。

また、隣接区市境（墨田区・江東区・葛飾区・市川市・浦安市）においては、自転車走行環境の連続性を維持するための整備が望ましいため、整備にあたっては、十分に調整を行っていきます。



計画活用のイメージ

5.2 課題の整理

(1) 自転車走行環境整備済み路線における整備形態について

第4章に記載したとおり今後の基本的な整備形態は、車道における自転車専用通行帯もしくは矢羽根・自転車ナビマークの設置をすることとしています。しかし、これまでは、車道幅員が十分に確保できない路線や自動車交通量が多い路線等において、やむを得ず自転車歩行者道の一部を塗装する等の整備を行ってきています。区内で異なる整備がされていることは区民の誤解を招き、交通事故の要因にもつながりかねません。

その他にも、区の都市計画道路完成路線で本来自転車専用通行帯を整備すべき路線において自転車ナビマークのみを設置した箇所や、国道・都道において自転車ナビマークのみを交通管理者が設置している路線もあり、一つの路線としての整備の不整合が生じて混乱を招きかねません。

以上のことから、整備済み路線についても順次本計画の整備形態で再整備を行うこととします。ただし、整備時期については、交通状況や舗装状況、自転車ナビマークの劣化状況等を勘案し、交通管理者と協議の上決定します。



虹の広場通り



都市計画道路補助第289号線（東葛西）

自転車歩行者道上の塗装により自転車と歩行者の通行区分を示している事例

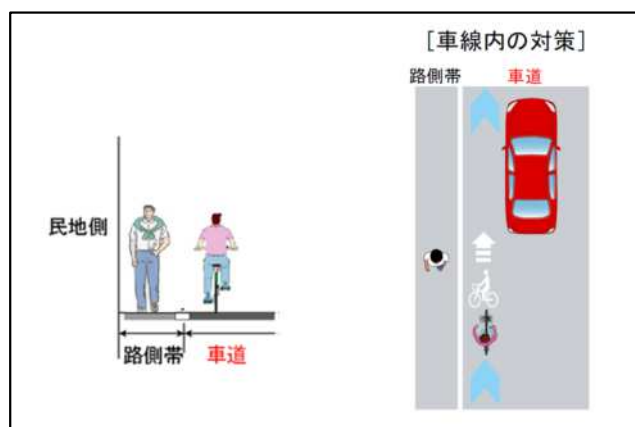
一方、大島小松川地区では、市街地再開発事業において面的に自転車歩行者道上での自転車走行環境の整備をしています。当地区については、自転車歩行者道がある程度の幅員があること、平成5年度以前に整備され地元に着していること等から、当面のあいだ現状の整備形態のままとします。なお、自転車走行にあたっては車道を走行することが原則であり、該当の自転車歩行者道は自転車通行可とはなっていますが、歩行者優先であることには変わりません。



大島小松川地区 市街地再開発事業区域内

(2) 歩道のない生活道路における整備について

区道における自転車走行環境整備にあたっては、第4章に記載した整備形態に従い、国ガイドラインに則った設計を行うこととし、歩道のない生活道路では外側線を引くことで路側帯と車道を分けた上で、車道側に矢羽根・自転車ナビマークを設置していくことを基本とします。



整備イメージ（国ガイドライン -19 より引用）

(3) サイクリングロードについて

区には道路法第48条によって規定される自転車歩行者道が約52km整備されています。その中にはサイクリングロードとして自転車利用者に親しまれている路線もあり、自転車ネットワークとして活用できる路線も潜在しています。

しかし、サイクリングロードはあくまでも歩行者と自転車が混在した自転車歩行者道であり、歩行者優先となっています。そのため、サイクリングロードをはじめとした自転車歩行者道については歩行者・自転車それぞれがより安全に通行できるようにした上で自転車ネットワークとして活用していく必要があります。

(4) 本計画の更新・見直しについて

本計画はこれまでに行ってきた自転車走行環境整備の実績を整理するとともに、平成28年7月の国ガイドライン改訂を一つの契機として捉え計画策定に至っています。

整備目標としては、平成29年度から平成38年度までの10力年で区道約61kmを整備し、国道・都道、整備済みの区道と合わせて区内全域のネットワーク化を目指したものとしていますが、今後の整備進捗の動向により必要に応じて本計画の更新・見直しを行います。

また、本計画の整備対象路線以外についても交通状況や社会情勢等を踏まえて必要に応じて整備を行います。

以上のとおり、江戸川区では本計画を軸に自転車走行環境整備を促進し、ネットワーク化することで区内全域および隣接区域へのアクセスを含めて自動車・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。

【令和5年4月追記の概要】

- ・ P1 1. 自転車ネットワーク計画の背景と位置付け
計画追記の背景を追記

- ・ P40～42 4. 今後の自転車走行環境の整備形態と整備路線
 - 4.1 整備形態 (2) 一般区道における整備形態
自転車の占有空間を考慮した車道混在の考え方
一方通行(自転車を除く)の道路空間における通行空間確保の考え方を追記

江戸川区自転車ネットワーク計画

平成29年(2017)年3月

令和5年(2023)年3月追記

編集・発行 江戸川区土木部計画調整課計画係

江戸川区中央1-4-1

電話 03-5662-8389