

9章 整備優先度の設定

9.1 整備優先度の考え方

前章で抽出した自転車ネットワーク整備対象路線について、整備優先度の高い路線から順次整備を行っていきます。

整備優先度は以下の視点から設定します。

①自転車利用が多く見込まれる路線

前章の「多く利用が見込まれる路線」は、主要施設とのアクセス路線やアンケート調査による利用者の多い路線等を重ね合わせて抽出した、多くの自転車利用が見込まれる路線です。

抽出の際には、様々な項目で得点化を行っており、得点の高い路線ほど多くの利用があると考えられます。多くの利用が見込まれる路線こそ、利用者のニーズが高く、整備優先度も高いと考えられます。

②安全性に配慮すべき路線

前章で抽出した「安全性に配慮すべき路線」は、様々な視点からとらえた自転車と歩行者、自動車の錯綜が懸念される箇所です。鉄道駅周辺など多くの人が集中するエリアでは、自転車通行空間の整備で自転車が適切な場所を走ることにより、自転車と歩行者、自動車が安全に通行することができるものと考えられます。

ただし、商店街内や通学路などは自転車通行空間の整備によって自転車の通過交通（その場所が目的地ではない、通過するだけの交通）を呼び込み、かえって歩行者の安全性を損なってしまう恐れもあるため、詳細に検討する必要があります。

③自転車通行空間整備済み路線を補完する路線

区内には既に自転車通行空間整備済みの路線がありますが、未整備区間があってネットワークとしての連続性が保たれていない路線も存在します。

自転車ネットワークとしての連続性の確保という観点から、整備済み路線を補完する前後区間についても早急な整備が必要だと考えられます。

①～③の視点から、「①自転車利用が多く見込まれる路線」で指標による得点が高い（5点以上）路線と「②安全性に配慮すべき路線」が重なる区間について優先度を高く位置づけます。

次いで①高得点の路線と②、どちらか一方に該当する路線、最後にいずれも当てはまらない路線を位置づけます。

「③自転車通行空間整備済み路線を補完する路線」については補助的な扱いとして、同じ優先度内で先行して整備すべき路線として位置づけることとします。

優先度の高い順に優先度A、優先度B、優先度Cとした場合の自転車利用と安全性の関係を下表に示します。

優先度の選定にあたってはネットワークの連続性という観点から、優先度の低い路線が一部含まれていても、その区間を含めて優先度を高く設定することを考慮します。

表 9-1 優先度と自転車利用、安全性の関係

	自転車利用が多く見込まれる路線（5点以上）	左記以外
安全性に配慮すべき路線	優先度A	優先度B
上記以外	優先度B	優先度C

9.2 整備優先度の設定

「9.1」で示した考え方に基づき、各路線の整備優先度を設定します。
 自転車ネットワークの整備優先度は以下のとおりです。

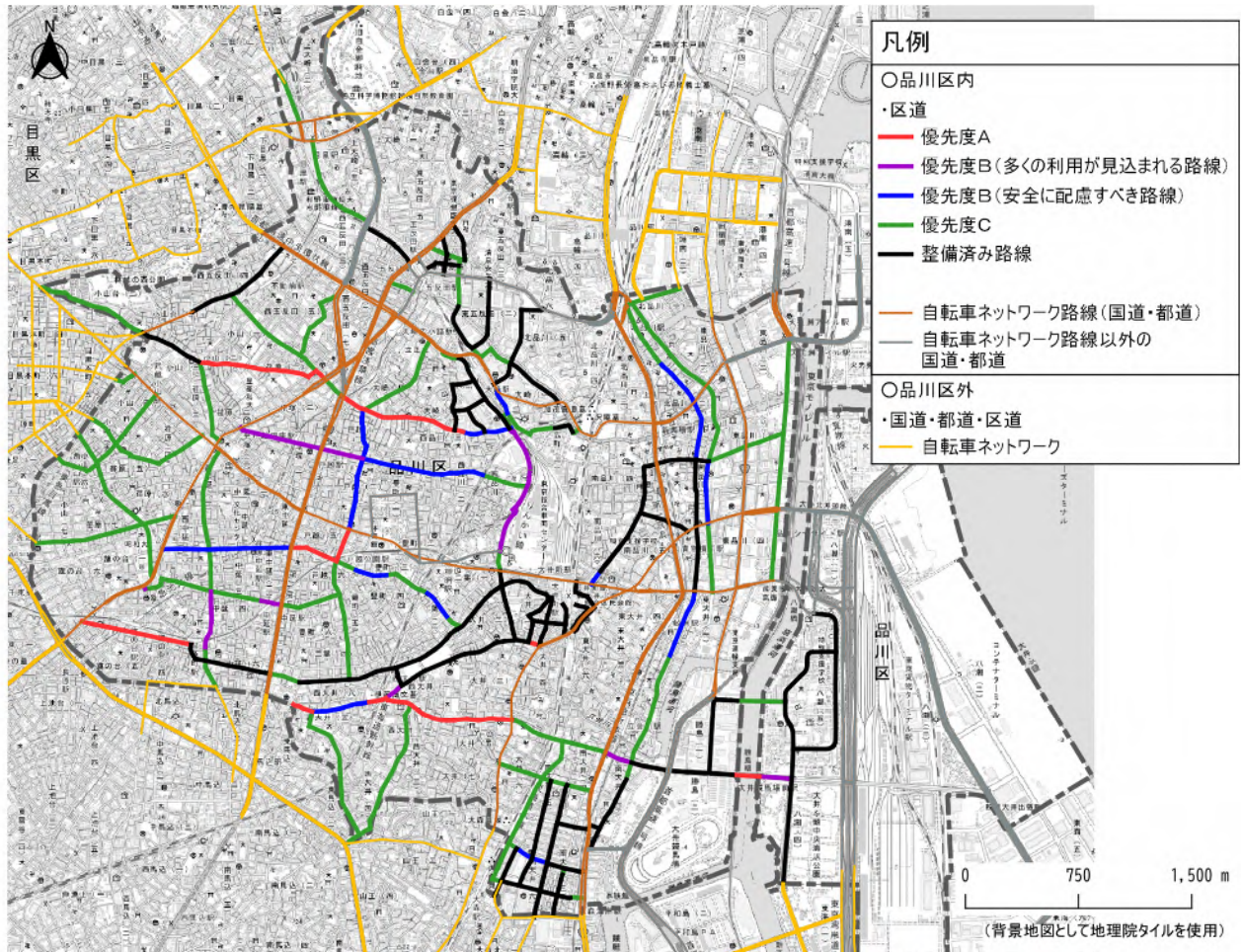


図 9-1 整備優先度

前ページで示した指標に基づく整備優先度の設定では、連続する区間の優先度が異なる等、実際の整備事業に問題が生じる可能性があります。

そのため、ネットワークの連続性や施工性等を考慮して、整備優先度を補正しました。

補正した整備優先度を以下に示します。

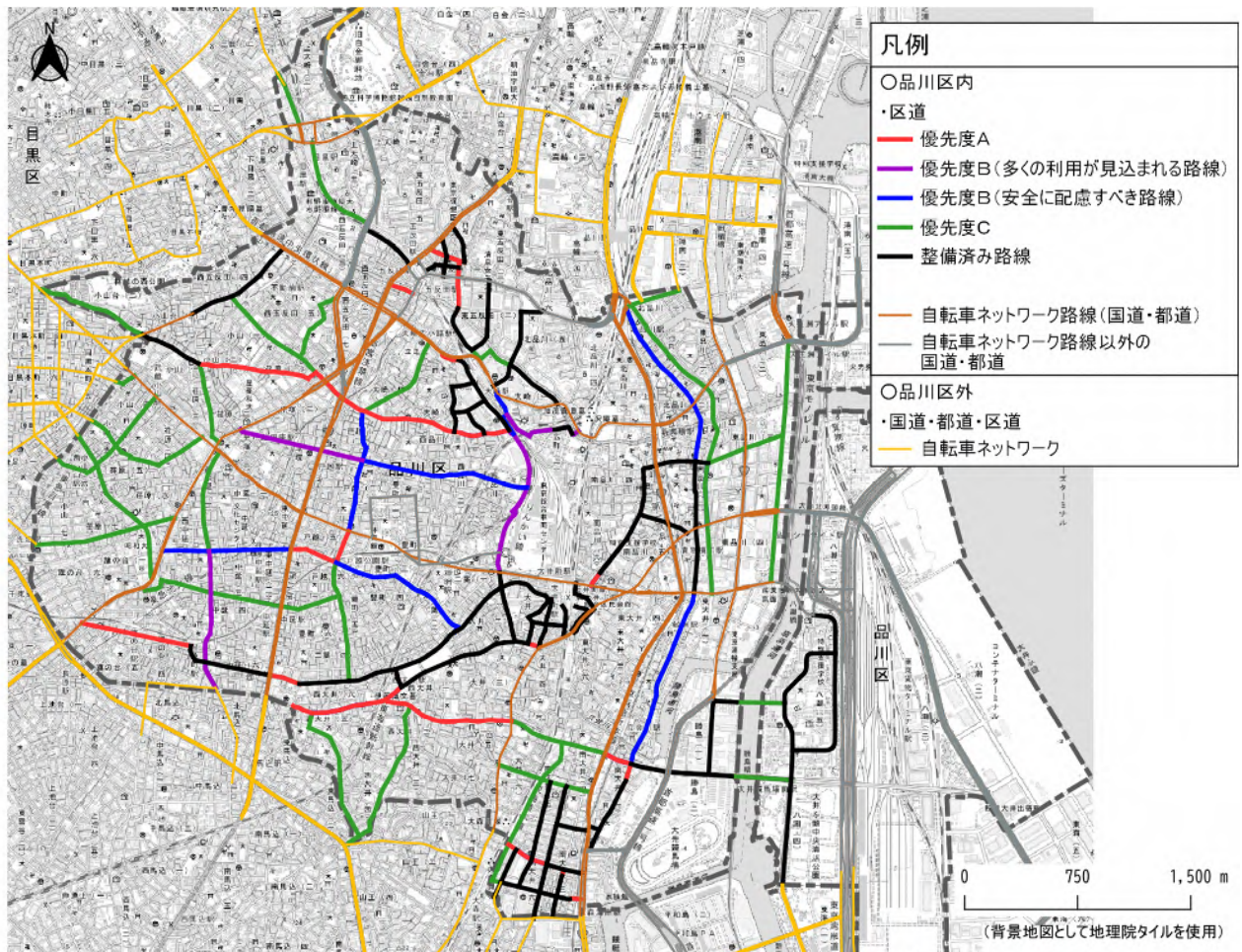


図 9-2 整備優先度(補正)

表 9-2 整備優先度別延長(区道)

	延長(km)
優先度A	7.0
優先度B	9.8
優先度C	20.6
整備済み	21.8
自転車ネットワーク計	59.3

注：小数点以下第2位を四捨五入した値を表示しているため、各項目の合計値と「自転車ネットワーク計」の値は一致しない

10章 整備形態の検討

10.1 整備形態の考え方

「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」（以下、ガイドライン）では自転車は「車両」とであるという大原則を踏まえ、「自転車が車道を通行するための道路空間について検討するものとする」とあるため、自転車通行空間の整備形態としては基本的に車道通行を前提として検討します。

ガイドラインでは図 10-1 に示すとおり、自動車の速度が高い道路（A）では、自転車と自動車を構造的に分離し、速度が低く自動車交通量が少ない道路（C）では、自転車と自動車は混在通行、その中間にあたる交通状況の道路（B）では、自転車と自動車を視覚的に分離するものとする、としています。

また、本来整備すべき完成形態での自転車通行空間整備が当面困難な場合、かつ車道通行している自転車利用者、今後、車道通行に転換する可能性のある自転車利用者の安全性を速やかに向上させなければならない場合には、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通行帯または車道混在、完成形態が自転車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整備を行うものとする、としています。

	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。

図 10-1 交通状況を踏まえた整備形態の選定（完成形態）の考え方

資料：国土交通省道路局 警察庁交通局「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」（2016（平成28）年7月）
注：「自転車通行帯」は、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」では「自転車専用通行帯」と表記されているが、「品川区道路の構造の技術的基準に関する条例」の表記と合わせ本文中では「自転車通行帯」と表記している。以下同様。

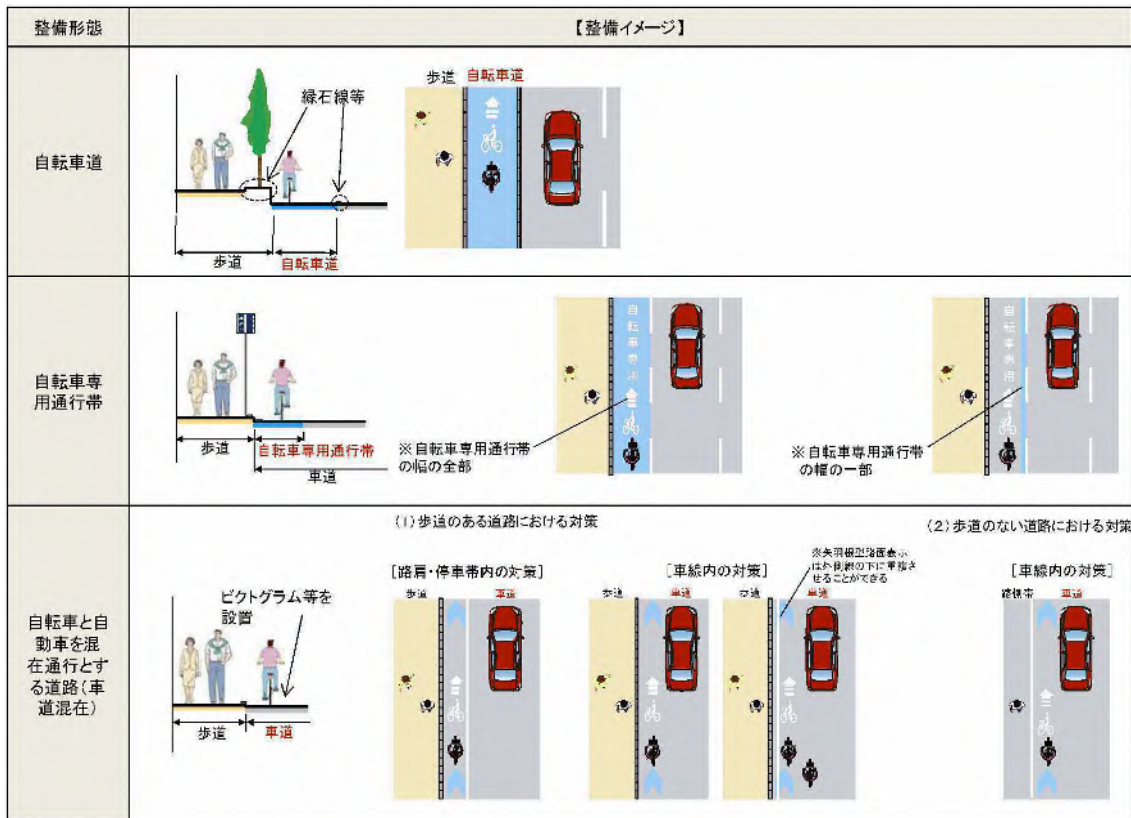


図 10-2 具体的な整備形態 (イメージ)

資料：国土交通省道路局 警察庁交通局「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」(2016 (平成 28) 年 7 月)

10.2 整備形態の概要

自転車通行空間の基本的な整備形態は前述のとおり、

- ・自転車道
- ・自転車通行帯
- ・車道混在

の大きく3パターンとなります。

ただし、車道混在は歩道の有無で整備形態が異なります。また、現況においては自転車が通行する位置に歩道も含まれています。

このことから、現況における自転車通行空間の整備形態、通行位置としては以下の6パターンが考えられます。

- ・自転車道
- ・自転車通行帯
- ・車道混在（歩道のある道路）
- ・車道混在（歩道のない道路（路側帯あり））
- ・歩道（普通自転車の歩道通行部分の指定あり）
- ・歩道（普通自転車の歩道通行可）

各整備形態における定義（品川区道路の構造の技術的基準に関する条例（以下、道路構造条例）、道路構造令、道路交通法による法的根拠）を次ページ以降に示します。

表 10-1 各整備形態における定義（道路構造条例、道路構造令、道路交通法による法的根拠）（1/3）

	道路構造条例 ・道路構造令	道路交通法		整備イメージ
		自転車通行空間の規定	通行方法	
自転車道	<p>(定義) 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をいう(道路構造令第2条第2号)</p> <p>(幅員) 自転車道の幅員は、2メートル以上とするものとする。ただし、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合は、1.5メートルまで縮小することができる(道路構造条例 第8条第3項)</p>	<p>(定義) 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車道の部分をいう(第2条第3号の3)</p>	<p>普通自転車は、自転車道が設けられている道路においては、自転車道以外の車道を横断する場合及び道路の状況その他の事情によりやむを得ない場合を除き、自転車道を通行しなければならない(第63条の3)</p> <p>自転車道が設けられている道路における自転車道と自転車道以外の車道の部分とは、それぞれ一の車道とする(第16条第4項)</p>	
自転車通行帯	<p>(定義) 自転車を安全かつ円滑に通行させるために設けられる帯状の車道の部分をいう(道路構造令第2条第15項)</p> <p>(幅員) 自転車通行帯の幅員は、1メートル以上とするものとする。ただし、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合は、0.75メートルまで縮小することができる(道路構造条例 第7条の2第3項)</p>	<p>(定義) 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(第20条第2項)</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(第20条第2項)</p>	

資料：国土交通省道路局地方道環境課 警察庁交通局交通規制課「自転車利用環境整備ガイドブック」(2007(平成19)年10月)
国土交通省道路局 警察庁交通局「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」(2016(平成28)年7月)
より作成

表 10-2 各整備形態における定義（道路構造条例、道路構造令、道路交通法による法的根拠）（2/3）

	道路構造条例 ・道路構造令	道路交通法		整備イメージ
		自転車通行空間の規定	通行方法	
車道 混在	<p>(車道の定義) 専ら車両の通行の用に供することを目的とする道路の部分(自転車道を除く)をいう(道路構造令 第2条第4号)</p> <p>(幅員) 1.0m以上確保することが望ましい(注)</p>	<p>(車道の定義) 車両の通行の用に供するため縁石線若しくは柵その他これに類する工作物又は道路標示によって区画された道路の部分をいう(第2条第3号)</p>	<p>(歩道のある道路) 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(第17条第1項)</p> <p>自転車は、道路(歩道等と車道の区別のある道路)においては道路の左側端に寄って通行しなければならない(第18条第1項)</p>	
	<p>(路肩の定義) 道路の主要構造部を保護し、又は車道の効用を保つために、車道、歩道、自転車道又は自転車歩行者道に接続して設けられる帯状の道路の部分をいう(道路構造令 第2条第12号)</p> <p>(幅員) 1.0m以上確保することが望ましい。生活道路などでは必要に応じて幅0.75mの矢羽根型路面表示を用いることができる(注)</p>	<p>(路側帯の定義) 歩道の設けられていない道路又は道路の歩道の設けられていない側の路端寄りに設けられた帯状の道路の部分で、道路標示によって区画されたものをいう(第2条第3号の4)</p> <p>(幅員) 路側帯の幅員は原則0.75m以上。やむを得ないときは、これを0.5m以上0.75m未満とすることができる(道路交通法施行令第1条の2第2項)</p>	<p>(歩道のない道路(路側帯あり)) 自転車は著しく歩行者の通行を妨げることとなる場合を除き、路側帯(歩行者用路側帯を除く)を通行することができる(第17条の3第1項)</p>	

資料：国土交通省道路局地方道環境課 警察庁交通局交通規制課「自転車利用環境整備ガイドブック」(2007(平成19)年10月)
国土交通省道路局 警察庁交通局「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」(2016(平成28)年7月)
より作成

注：車道混在の幅員については一部「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」の定義を用いた

表 10-3 各整備形態における定義（道路構造条例、道路構造令、道路交通法による法的根拠）（3/3）

	道路構造条例 ・道路構造令	道路交通法		整備イメージ
		自転車通行空間の規定	通行方法	
歩道	<p>(定義) 専ら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という(道路構造令第2条第1号)</p> <p>(幅員) 歩道の幅員は、歩行者の交通量が多い道路にあつては3.5メートル以上、その他の道路にあつては2メートル以上を標準とするものとする(道路構造条例 第10条第3項)</p>	<p>(定義) 歩行者の通行の用に供するため縁石線又は柵その他これに類する工作物によって区画された道路の部分という(第2条第2号)</p>	<p>〔普通自転車の歩道通行部分の指定〕 (通行方法) 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(第63条の4第2項)</p>	<p>道路標識 (普通自転車の歩道通行部分)</p> <p>自転車歩行者道 (特例特定小型原動機付自転車、普通自転車歩道通行可)</p>
			<p>〔普通自転車の歩道通行可〕 (交通規制) 普通自転車は、次に掲げるときは、歩道を通行することができる ・道路標識等により普通自転車が当該歩道を通行することができることとされているとき ・当該普通自転車の運転者が、児童、幼児その他の普通自転車により車道を通行することが危険であると認められるものとして政令で定める者であるとき ・そのほか、当該普通自転車が歩道を通行することがやむを得ないと認められるとき(第63条の4第1項)</p> <p>(通行方法) 普通自転車は、当該歩道の中央から車道寄りの部分を徐行しなければならない、また、普通自転車の進行が歩行者の通行を妨げることとなるときは、一時停止しなければならない(第63条の4第2項)</p>	<p>自転車歩行者道 (特例特定小型原動機付自転車、普通自転車歩道通行可)</p>

資料：国土交通省道路局地方道環境課 警察庁交通局交通規制課「自転車利用環境整備ガイドブック」(2007(平成19)年10月)
国土交通省道路局 警察庁交通局「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」(2016(平成28)年7月)
より作成

10.3 自転車通行空間の標準的な構造

(1) 単路部

単路部における自転車通行空間の整備形態は幅員によって選定します。選定基準は道路構造条例に基づき、表 10-4 のとおり設定しました。各整備形態の整備イメージについては次ページ以降に示します。

表 10-4 整備形態の選定基準

整備形態	自転車通行空間整備可能幅員		備考
	片側	両側	
自転車道	2m	4m	やむを得ない場合、片側1.5m（両側3m）でも可
自転車通行帯	1m	2m	やむを得ない場合、片側0.75m（両側1.5m）でも可
車道混在	0.75m	1.5m	※

資料：品川区「品川区道路の構造の技術的基準に関する条例」より作成

※：矢羽根型路面標示の標準仕様（案）では、標示の幅を 0.75m以上としている。

注：自転車通行帯および車道混在は道路の交通量等の状況において判断するものとする。

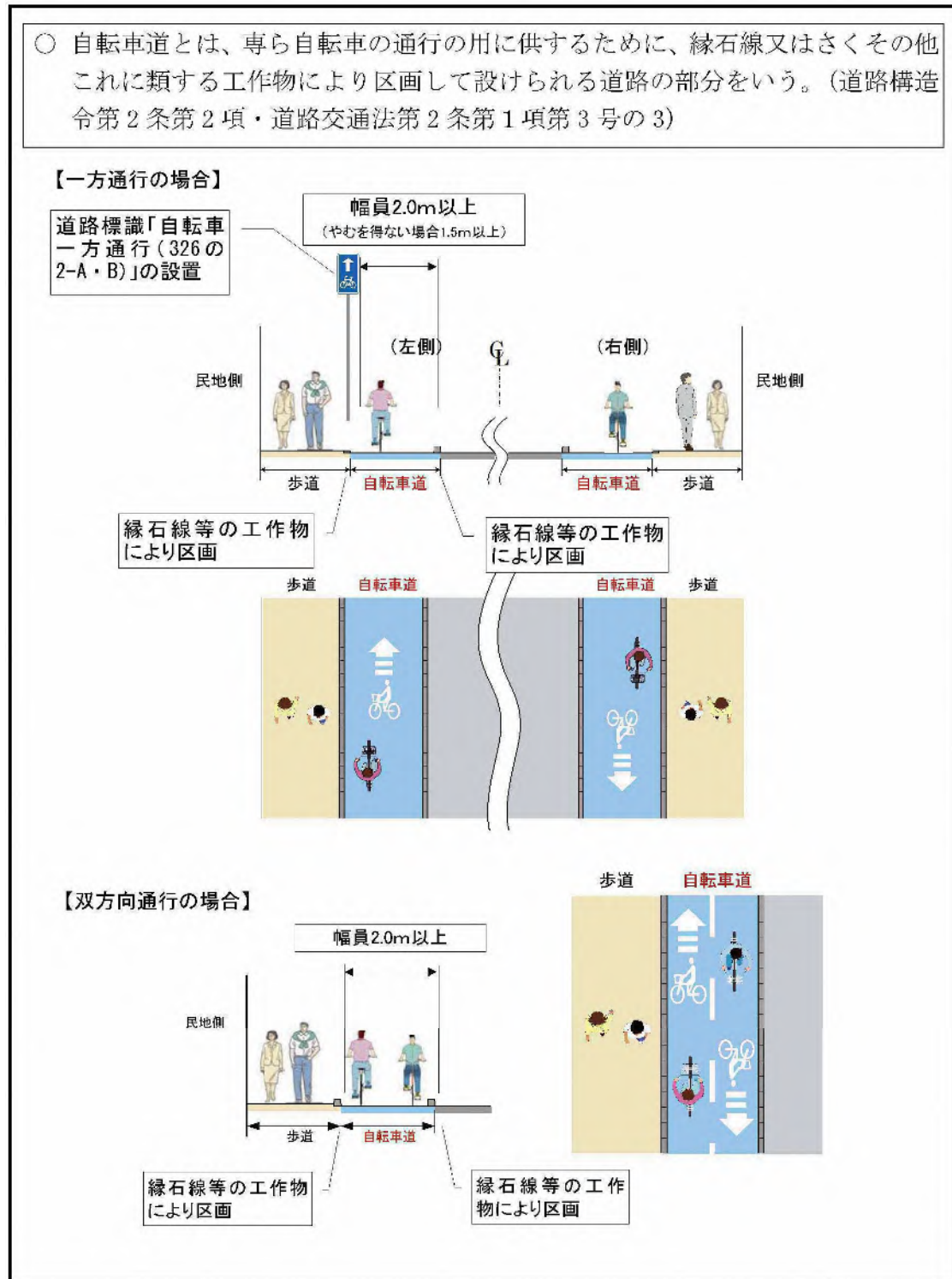


図 10-3 自転車道の整備イメージ

資料：国土交通省道路局 警察庁交通局「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」(2016(平成28)年7月)

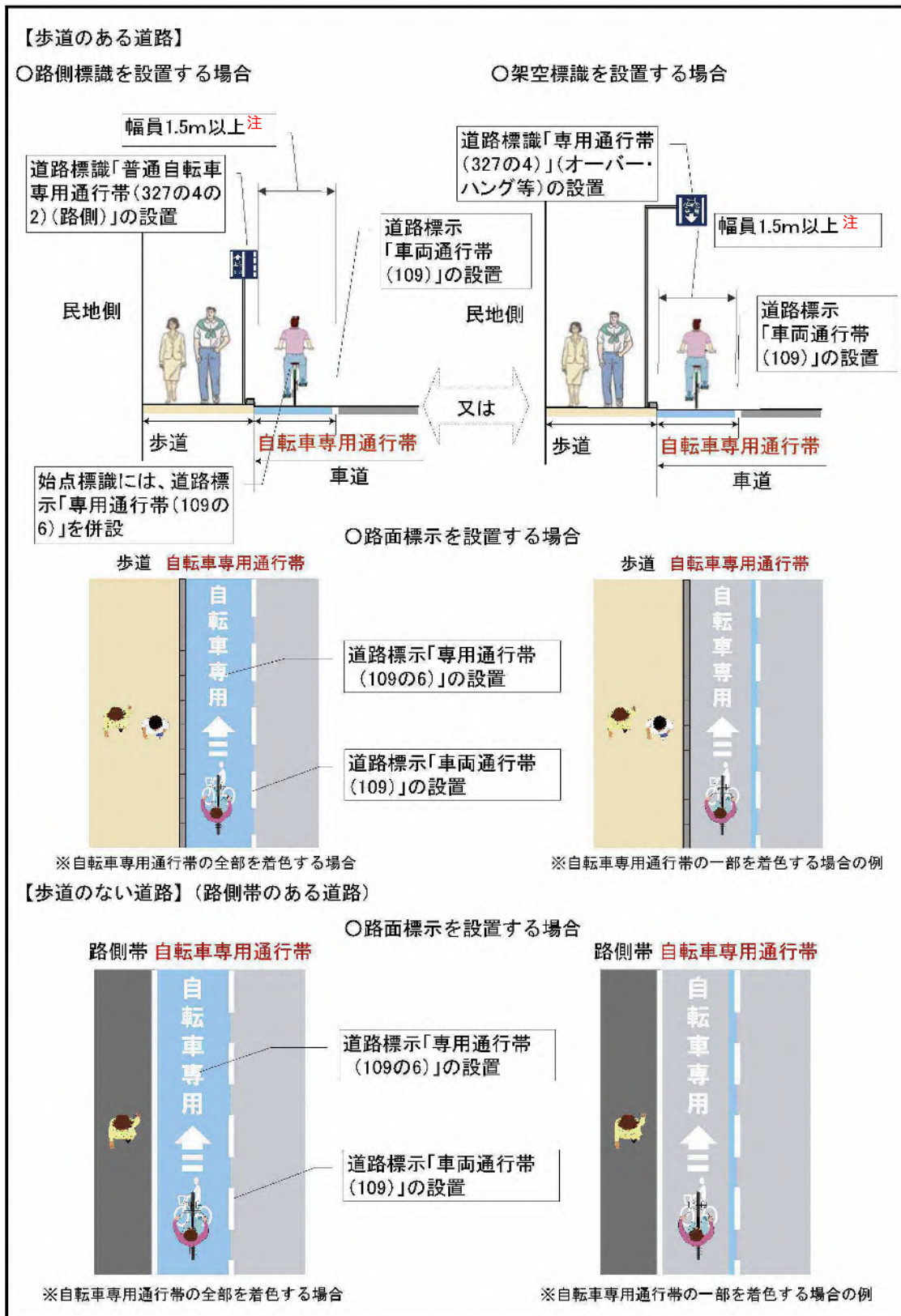
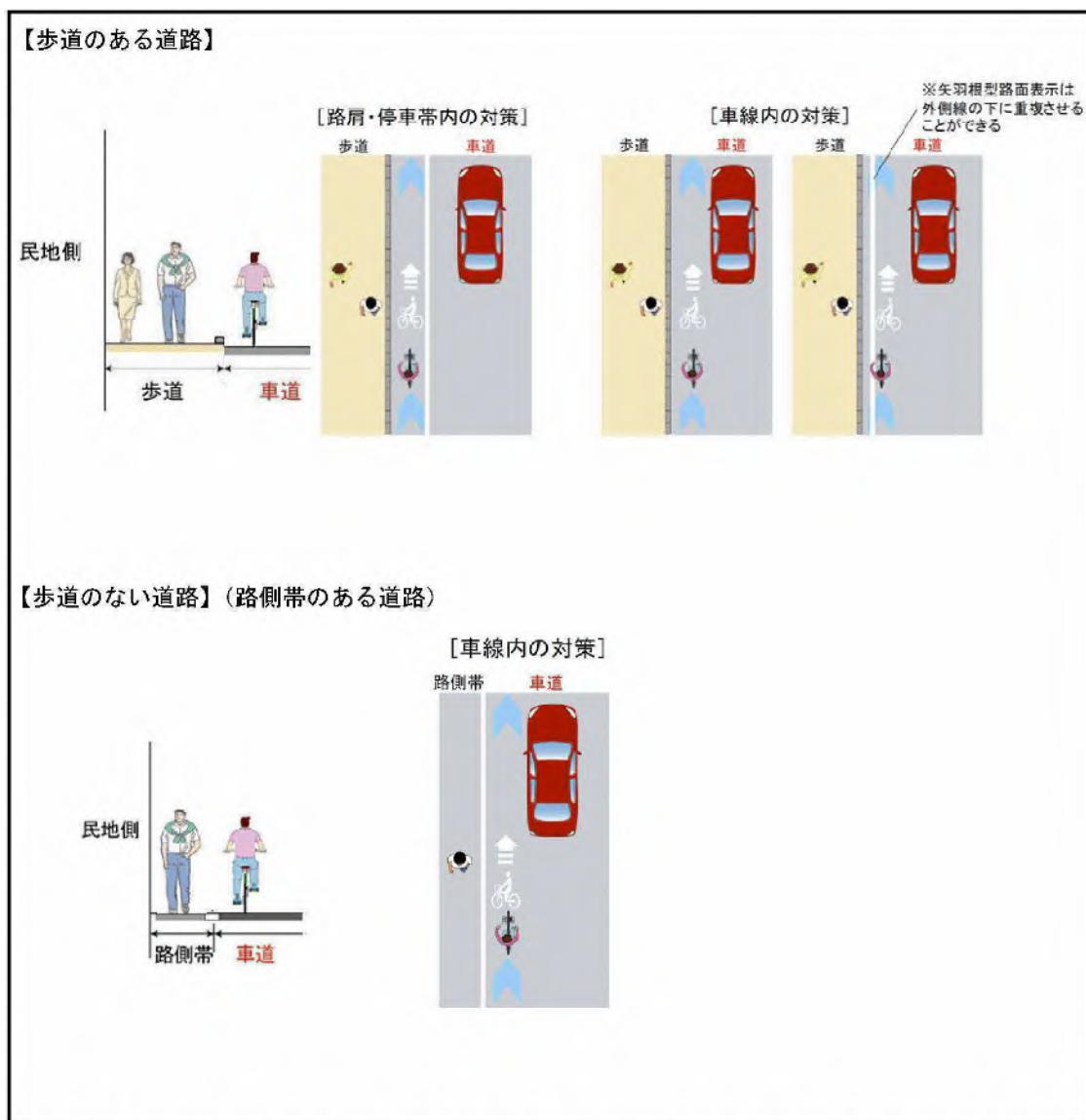


図 10-4 自転車通行帯の整備イメージ

資料：国土交通省道路局 警察庁交通局「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」(2016(平成28)年7月)に一部加筆

注：道路構造条例では自転車通行帯について「幅員1m、やむを得ない場合は0.75m」としている。



※車道混在については、利用者が交通規制のある自転車専用通行帯と混同することを防ぐため、帯状の路面表示については使用せず、混在することが想定される空間として、矢羽根型路面表示を設置することとする。

図 10-5 車道混在の整備イメージ

資料：国土交通省道路局 警察庁交通局「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」（2016（平成28）年7月）

(2) 交差点部

自転車通行空間同士の交差点については、交差点手前まで路面標示を設置するのではなく、交差点内にも路面標示を設置し、進行方向および自動車と混在することを示して交差点内の安全な通行を促します。

また、交差点内に余裕のある場合には、二段階右折する自転車の滞留スペースを明確にする路面標示を設置することも検討します。

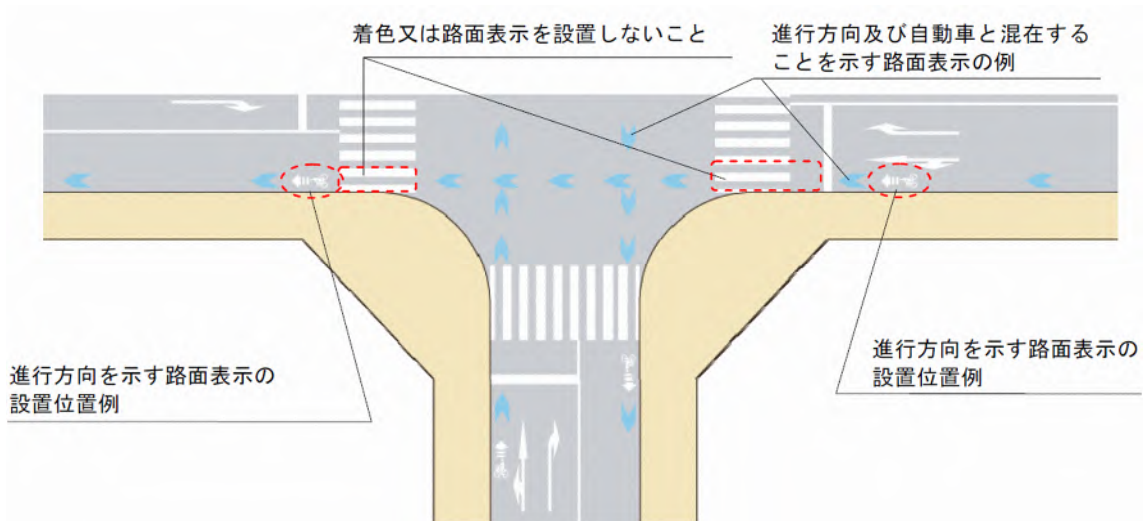


図 10-6 交差点の整備イメージ（車道混在の例）

資料：国土交通省道路局 警察庁交通局「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」（2016（平成28）年7月）

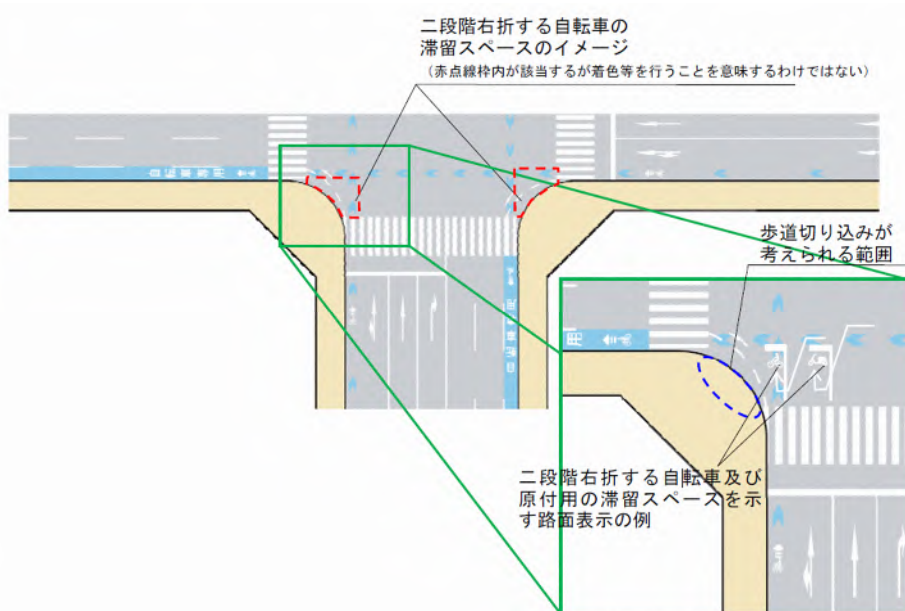


図 10-7 二段階右折の滞留スペース

資料：国土交通省道路局 警察庁交通局「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」（2016（平成28）年7月）

(3) 自転車ネットワーク端部の処理

ネットワーク端部の交差点部において、突然通行空間を打ち切ったり、安易に自転車通行空間を歩道通行へ誘導したりするのではなく、交差点部を超えたところまで路面表示を設置するなど、適切な交差点処理を行うことを基本とします。

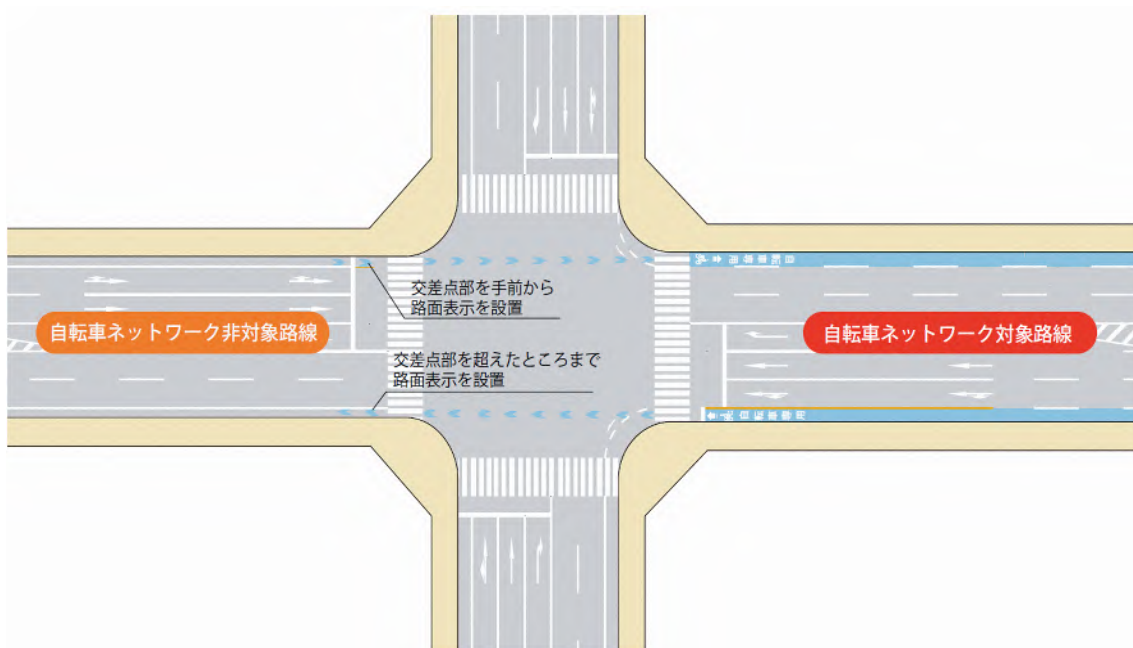


図 10-8 自転車ネットワーク端部の処理

資料：国土交通省道路局 警察庁交通局「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」（2016（平成28）年7月）

