

# 東京23区内における直轄国道の 自転車通行空間の整備計画

令和3年2月

国土交通省 関東地方整備局  
東京国道事務所

# 目次

I. はじめに	1
I - 1. 背景	1
○自転車通行空間整備を取り巻く状況	1
○東京国道事務所の管理路線	1
○自動車の交通状況	1
○自転車の交通状況	1
○自転車の事故状況	2
I - 2. 自転車通行空間の整備状況	2
○直轄国道における自転車通行空間の整備状況	2
I - 3. 目的	2
II. 自転車通行空間の整備方針	3
○整備計画	3
○整備形態	4
III. 今後の整備推進に向けた工夫	4
IV. ネットワーク形成の考え方	5
○整備を進める上で留意する区間	5
○東京 23 区内における地方公共団体との連携	5
V. 自転車通行空間の継続した環境整備	5
○安全性の向上・ネットワーク構築のための継続する取組み	5
○整備計画のフォローアップ	5

## I. はじめに

### I-1. 背景

#### ○自転車通行空間整備を取り巻く状況

- ・自転車活用推進本部（本部長：国土交通大臣）においては、自転車活用推進計画に基づき、自転車通勤等の促進に取り組んできたところである。
- ・また、ポストコロナの新しい生活様式も見据え、自転車利用者の増加への対応として、自転車通行空間の整備を推進する必要がある。
- ・一方で、東京 23 区内の直轄国道のこれまでの整備状況をみると、約 10 年間で 17km の整備に留まっており、自転車通行空間の整備が進んでいない状況である。そのため、自転車利用の安全性確保のために自転車通行空間の整備を加速することが必要である。

#### ○東京国道事務所の管理路線

- ・当事務所では、東京都 23 区内の国道 1 号、4 号、6 号、14 号、15 号、17 号、20 号、246 号、254 号、357 号の管理を行っており、管理路線の延長は計約 164km である。

#### ○自動車の交通状況<別添 p3>

- ・直轄国道はいずれの路線も自動車交通量が 30,000 台/24h と自動車の利用が多い区間が見られ、特に国道 246 号は 50,000 台/24h を超え最も多く、次いで国道 4 号が約 49,000 台/24h となっている。
- ・大型車混入率をみると、国道 357 号は約 4 割、国道 357 号以外の路線は約 2 割未満となっている。

#### ○自転車の交通状況<別添 p4>

- ・直轄国道の放射軸路線は自転車交通量が 2,000 台/12h と利用が多い区間が多々見られるが、国道 357 号は自転車交通量が少ない状況となっている。
- ・また、緊急事態宣言中において、通常時と比較すると自転車交通量が増加傾向の地域があった。

## ○自転車事故状況<別添 p5>

- ・単路部の自転車事故の発生箇所は、車道上で約 5 割、歩道上で約 2 割となっており、車道、歩道ともに自動車との事故が多い状況である。

## **I - 2. 自転車通行空間の整備状況**

### ○直轄国道における自転車通行空間の整備状況<別添 p6>

- ・東京 23 区の直轄国道の管理延長約 164km のうち、放射軸の直轄国道（国道 1 号、4 号、6 号、14 号、15 号、17 号、20 号、246 号、254 号、357 号バイパス）の延長は約 144km である。
- ・管理延長のうち、自転車通行空間が整備済みの区間（自転車専用通行帯等）、自転車の通行が規制されている区間（トンネル部等）、道路の拡幅事業等が進行中の区間（他事業の区間）がある。
- ・残る区間は約 104km であり、この区間を対象に自転車の走行の安全性・円滑性の向上のための検討が求められる。

## **I - 3. 目的**

- ・これらの背景を踏まえ、東京国道事務所では、東京 23 区内における自転車通行空間の整備計画を立案するため、昨年 7 月に有識者の参画による「自転車通行空間整備計画検討会」を立ち上げ、今後概ね 3 年間における自転車通行空間の整備計画について検討してきたところである。
- ・本整備計画は、自転車の走行の安全性・円滑性の向上を念頭に置いたうえで、より一層の自転車通行空間の整備促進を図るため、今後概ね 3 年間における東京 23 区内における直轄国道等に係る整備の方向性及び自転車ネットワーク形成の考え方を示すものである。
- ・具体的には、東京 23 区内の放射軸として広域な移動を担う路線である直轄国道において、早急に交通の安全性・円滑性の向上を図るため、早期の自転車ネットワークの構築を目指すものとする。

## Ⅱ. 自転車通行空間の整備方針

### ○整備計画<別添 p7>

- ・管理路線(延長約 164km)のうち、直轄国道の放射軸路線(国道 1・4・6・14・15・17・20・246・254・357 号バイパス)を対象路線とする。
- ・対象路線のうち、自転車通行空間が整備済みの区間(自転車専用通行帯等)や自転車通行規制区間(トンネル部等)、道路の拡幅事業等が進行中の区間(他事業の区間)を除いた延長約 104km を整備検討対象区間と位置づけ、交通の安全性・円滑性の向上を図るため、自転車通行空間の確保に取り組む。
- ・延長約 104km のうち、現状の道路状況等を踏まえ、車道上の自転車利用者の安全性と利便性向上を考慮し、連続的な自転車通行空間の整備が早期に可能な区間について、関係機関と協議した上で、今後概ね 3 年間で整備する。(整備延長:約 60km 想定)(別添 p8)
- ・連続的な自転車通行空間の整備が困難な区間については、道路空間再配分の可能性の検討及び試行的な実施等、自転車通行空間のネットワーク形成に向けた取組を関係機関と協議しながら整備推進する。(別添 p11, 12)
- ・都心に比較的近い区間からの整備を基本とするが、事故が多い区間や駅周辺などの多くの自転車利用の更なる増加が想定される区間については、早期の整備が図られるよう検討や関係機関等との協議調整を行い、整備を進める。
- ・交差点における自転車の通行方法や安全対策については、個別に検討し、関係機関と協議調整を行い、整備を進める。
- ・駐停車需要の大きな区間においては、停車帯を併設した自転車通行帯の整備を行う。その後、地元や関係機関との合意形成が可能な区間については完成形態である一方通行自転車道の可能性を検討し、整備を進める。(別添 p11)

※国道 357 号は交通量約 30,000 台/24h、大型車両の混入率が約 4 割であること、自転車利用が少ないこと等を踏まえ、整備計画対象路線から除外することとした。

### ○整備形態＜別添 p9, p10, p11, p12＞

- ・「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」に規定されている整備形態にて整備する。
- ・しかしながら現地の道路状況等を踏まえ、まずは早期に自転車通行空間を確保するため、今後概ね 3 年間では、安全性の確保を前提とした上で、下記②、③の整備形態を基本として、自転車通行空間の連続性にも配慮しつつ整備を進める。
- ・なお、暫定形態による整備となる区間については、将来的には地元・関係機関との合意形成を得て、完成形態の整備を目指す。
- ・連続的な自転車通行空間の整備が困難な区間について、道路空間再配分の可能性の検討及び試行的な実施等、自転車通行空間のネットワーク形成に向けた取組を関係機関と協議しながら推進する。

「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」に規定されている整備形態

- ①自転車道
- ②自転車専用通行帯
- ③車道混在（矢羽根）

### Ⅲ. 今後の整備推進に向けた工夫＜別添 p13＞

- ・これまでは、現地測量、図面等の作成に多くの時間を要していた。
- ・作業期間を短縮するために、今後は MMS（モバイルマッピングシステム）測量により、現地作業を最小限に抑え、測量データから図面等を作成し、作業の効率化を図る。
- ・同時に、整備推進に向けた実施体制の確保を図るため、民間技術力の導入及び人員強化を行う。

#### **IV. ネットワーク形成の考え方**

##### ○整備を進める上で留意する区間<別添 p14, p15>

- ・ 自転車通行規制区間等の整備が困難な区間（トンネル部、渡河部）は代替路や自転車歩行者道（緊急避難措置）等による途切れない自転車ネットワークの確保に取り組む。
- ・ 現状、道路の拡幅事業等が進行中の区間（他事業の区間）は、事業の進捗と併せ、自転車通行空間を整備する。

##### ○東京 23 区内における地方公共団体との連携<別添 p16>

- ・ 各放射軸に接続する道路やビジネス拠点周辺等の主要拠点間を結ぶ道路を東京都と連携し自転車ネットワークの形成に向けた検討、協議、調整を進める。
- ・ また、区と連携することにより、自転車ネットワークの形成が可能となる地域については、当該区と連携し、検討、協議、調整を進めるとともに、自転車ネットワーク計画が未策定の区については、計画の策定を促す。

#### **V. 自転車通行空間の継続した環境整備**

##### ○安全性の向上・ネットワーク構築のための継続する取り組み

- ・ 道路の拡幅事業等が進行中の区間（他事業の区間）では、進行中の事業と併せ、自転車通行空間を整備する。
- ・ 暫定形態による整備となる区間については、将来的には地元・関係機関との合意形成を得て、完成形態の整備を目指す。
- ・ 整備済みの区間においても交通の安全性・円滑性をモニタリングし、課題が残る区間については個別に検討し、関係機関と協議調整を行い、更なる交通の安全性・円滑性の向上のための検討を進める。

##### ○整備計画のフォローアップ

- ・ 整備計画策定後における自転車通行空間整備について、整備完了後も「整備後の効果検証」、「継続的なモニタリング」や「利用しやすい環境づくり」等について、継続的に取り組む。

【別添】

東京 23 区内における直轄国道の自転車通行空間の整備計画