



3.基本方針と計画期間

(1) 基本方針

《基本方針1：自転車交通ルールの周知啓発・安全運転マナーの向上》

道路交通法の改正に伴い、車道通行や左側通行が原則化されたものの、必ずしも自転車利用者が交通ルールを遵守しているとは言えない状況となっています。自転車の交通事故防止や安全運転マナーの向上を図るためには、自転車交通ルール（車道左側通行）の周知啓発や運転マナーの理解を通じて安全利用を推進する必要があります。

そのため、交通ルール等を周知するソフト対策（広報や自転車交通安全教室等）を実施し、区民に対して、自転車交通ルールの効果的な周知啓発と安全運転マナーの向上に努めます。

《基本方針2：安全に走行できる走行環境の整備》

自転車は、手軽に利用できる交通手段であり、近年は環境保全や健康維持といった観点でも利用がみられます。また、アシスト付き自転車やスポーツ自転車などの普及に伴い利用の幅が拡大し、利用者層も多様化しています。

こうした状況の中、今後、自転車と歩行者の安全性の確保が必要であることから、自転車利用が多いと想定される路線のうち、安全対策を行うべき路線を抽出し、整備する路線の優先度や重要度を判断して整備を進めていきます。

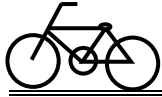
《基本方針3：国、都、隣接区の計画路線を踏まえたネットワーク形成》

国、都、隣接区の整備計画の内容を踏まえ、包括的に自転車ネットワークを検討することが必要です。また、自転車利用施設の新設等による自転車利用の変化を把握し、段階的な自転車ネットワークの形成に取り組んでいきます。

(2) 計画期間

本計画の計画期間は、平成30年度から平成39年度までの10年間とします。

また、区に関連計画や他自治体の動向を踏まえ、概ね5年で見直しを行います。



4.自転車走行環境の方向性

(1) 自転車走行環境整備の考え方

目黒区内は幅員が狭い道路が多く、自転車・歩行者・自動車がそれぞれ分離した道路環境を確保できる道路が少ない状況であります。こうした状況を踏まえて、区民が安全に安心して自転車を利用できる走行環境を形成することが必要となります。

そのため、これまでの自転車交通ルールの周知活動等だけでなく、走行環境の整備とあわせて更なる周知啓発を行うとともに、安全に走行できる走行環境の整備を行います。

整備にあたっては、走行環境整備を行う路線（以下「自転車走行環境整備路線」という。）を以下のとおり選定し、整備を行います。

ア.路線選定の進め方

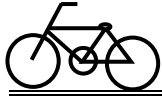
路線選定を進めるにあたっては、道路の幅員を確認しながら、自転車利用が多いと想定される路線等を抽出し、周辺地区、国、都、隣接区の路線を考慮するとともに、交通量調査や事故発生状況を踏まえた路線を選定し、その上で評価を加え、自転車走行環境整備路線の選定を行います。

(ステップ1～2) 施設の出入り口路線の抽出

自転車利用が多い施設間の経路等を抽出（ステップ1）するため、各施設とその出入り口を確認します（ステップ2）。

<自転車利用が多いと考えられる施設> ※詳細は参考資料の施設一覧に記載

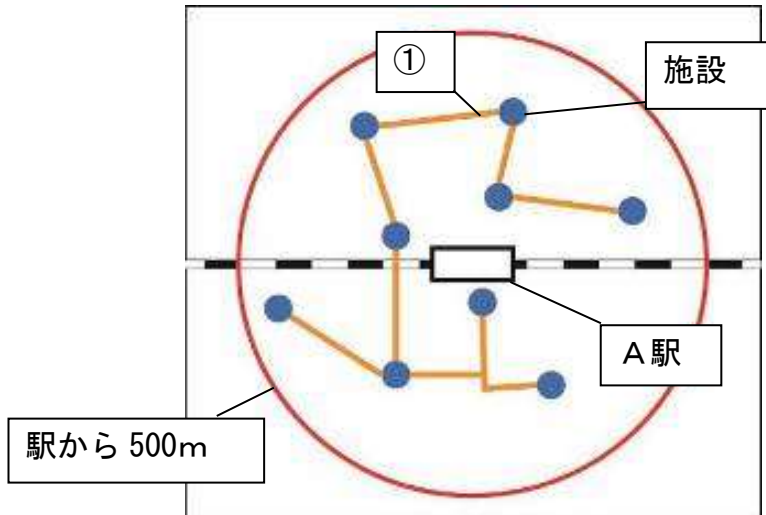
- ・ 駅
- ・ 役所、地区サービス事務所、住区センター
- ・ 図書館、体育館
- ・ 公園・保育園、幼稚園、こども園、児童館
- ・ 高校、大学
- ・ 病院・大規模商業施設・駐輪場（区立、民間）



(ステップ3) 施設間の経路と自転車利用の多い利用路線の選定 (①)

施設の集中がみられる駅から500m圏内を目途に、自転車利用が多いと考えられる施設の利用路線を想定し、幅員を考慮しながら自転車利用の多い路線を選定します。

■ステップ1～3のイメージ



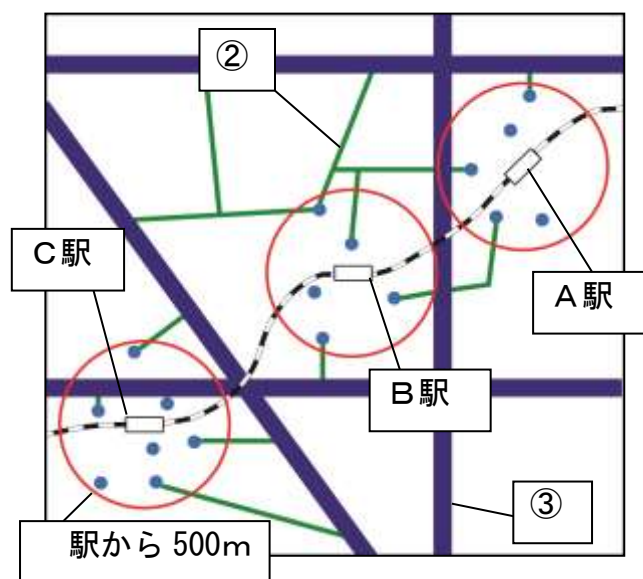
(ステップ4) 地区外とを結ぶ施設利用路線の選定 (②)

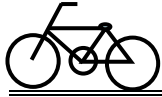
各地域から駅周辺までの自転車利用の多い路線、自転車利用者が集中する路線を選定します。

(ステップ5～6) 国、都、隣接区における利用路線の選定 (③)

国、都、隣接区の連携する路線となる都市計画道路(ステップ5)、主要道路(ステップ6)の路線を含めて、利用路線を検討し選定します。

■ステップ4～6のイメージ



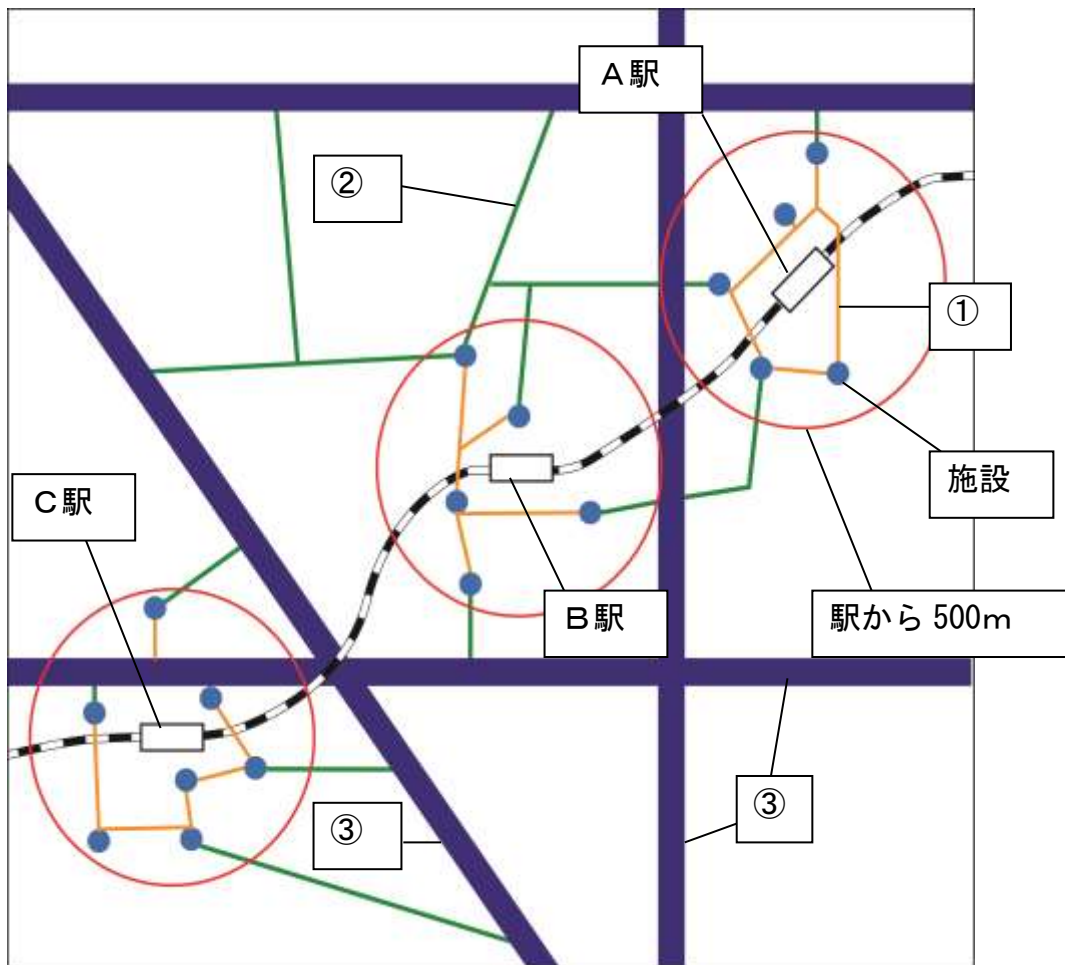


＜自転車走行環境整備路線のイメージ＞

→整備路線のたたき台《ステップ1～6》

施設間の経路と自転車利用の多い利用路線（①）、地区外とを結ぶ施設利用路線（②）、国、都、隣接区における利用路線（③）を重ねたものを、整備路線のたたき台（①+②+③）とし、次に最終的な評価を行います。

■整備路線のたたき台のイメージ





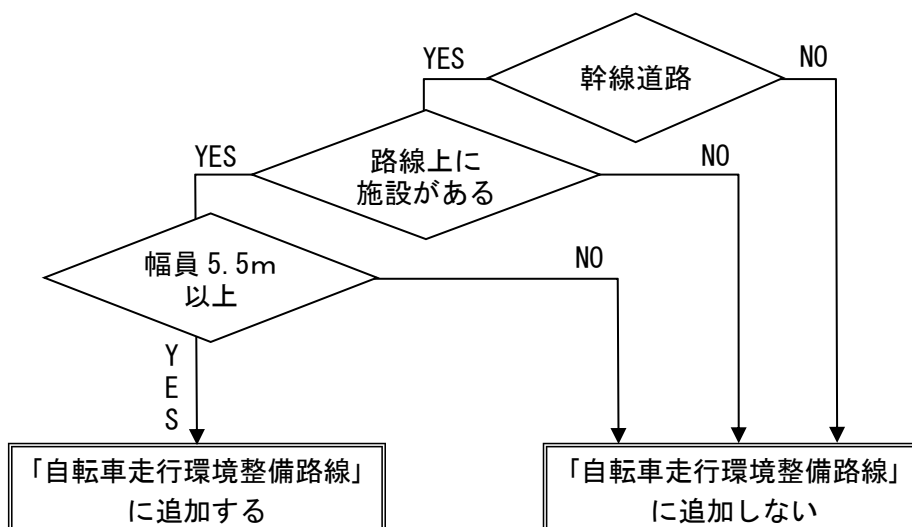
イ.自転車走行環境整備路線の評価

抽出した「整備路線のたたき台（ステップ1～6）」を以下の評価に基づいて追加等を行い、最終的な自転車走行環境整備路線を選定します。

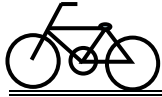
<路線の評価>

- 評価1：駅周辺地区以外の施設をつなぐ路線の評価フロー

駅周辺地区以外の施設をつなぐ路線について、以下のフローに基づいて、自転車走行環境整備路線の追加検討を行います。

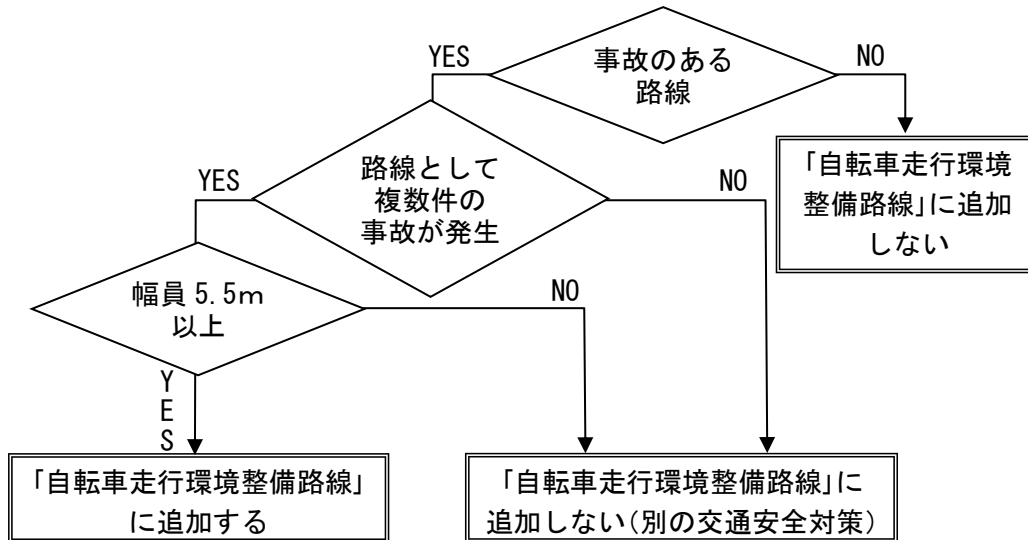


※接続等の関係から一部 5.5m 未満であっても対象としています。それ以外の道路については必要に応じて、その他の交通安全対策を行います。



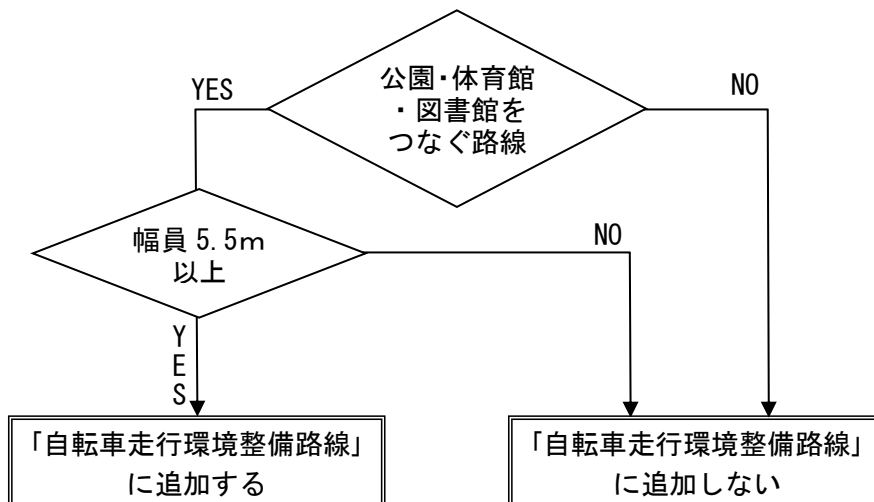
●評価2：事故の多い路線・地点の安全対策の評価フロー

事故の多い路線・地点の安全対策について、以下のフローに基づいて、自転車走行環境整備路線の追加検討を行います。



●評価3：レクリエーションを目的とした路線の評価フロー

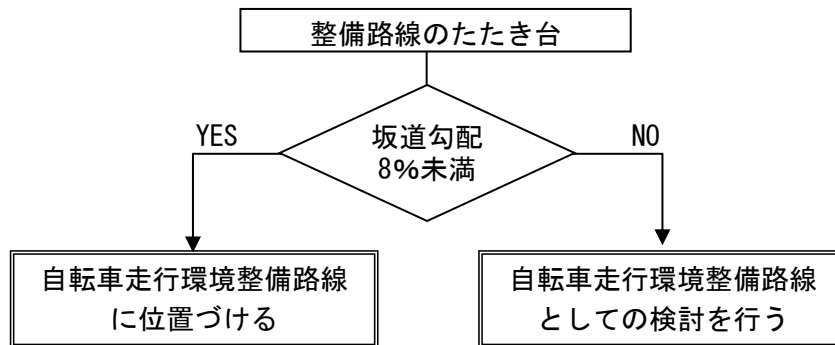
レクリエーションを目的とした路線について、以下のフローに基づいて、自転車走行環境整備路線の追加検討を行います。





●評価4：坂道における評価フロー

坂道については、勾配 8%を評価の基準とし、周辺地域や道路状況に応じた自転車走行環境整備路線の評価を行います。



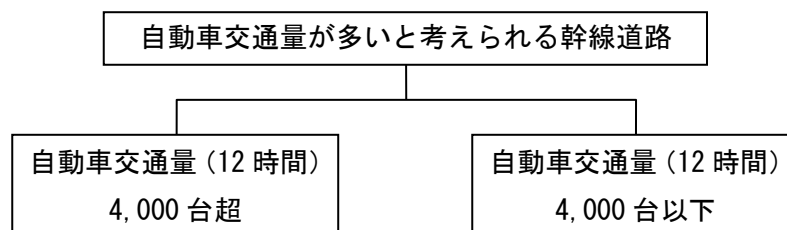
※坂道勾配 8%の基準について

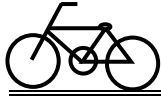
「目黒区が管理する道路における移動等円滑化の基準を定める条例施行規則」において、第 2 章第 3 条に“歩道等の縦断勾配は、5 パーセント以下とするものとする。ただし、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、8 パーセント以下とすることができる。”とあることから、坂道勾配 8%を基準としました。

●評価5：交通量調査による評価等

・交通量調査による整備形態の検討

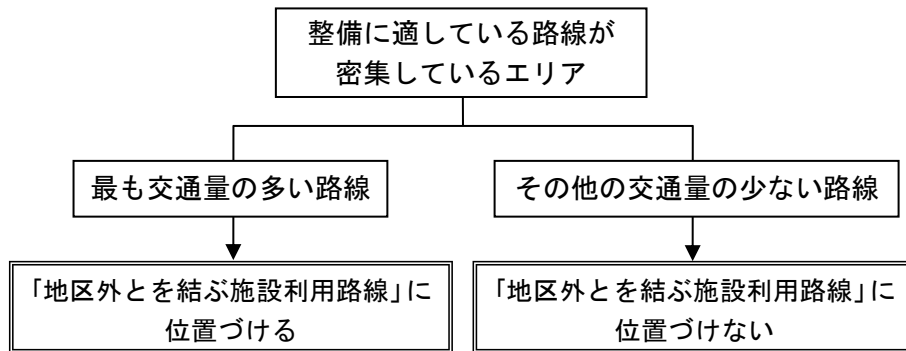
「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」の指標にある、自動車交通量が 12 時間あたり 4,000 台を超える路線があるかを調査し、整備形態の検討を行います。





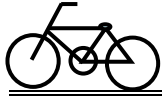
- ・交通量調査による路線選定の判断フロー

ステップ4の際に、幅員などの道路構造が類似する路線が密集しているエリアについて、自転車交通量の比較により評価を行います。



ウ.その他

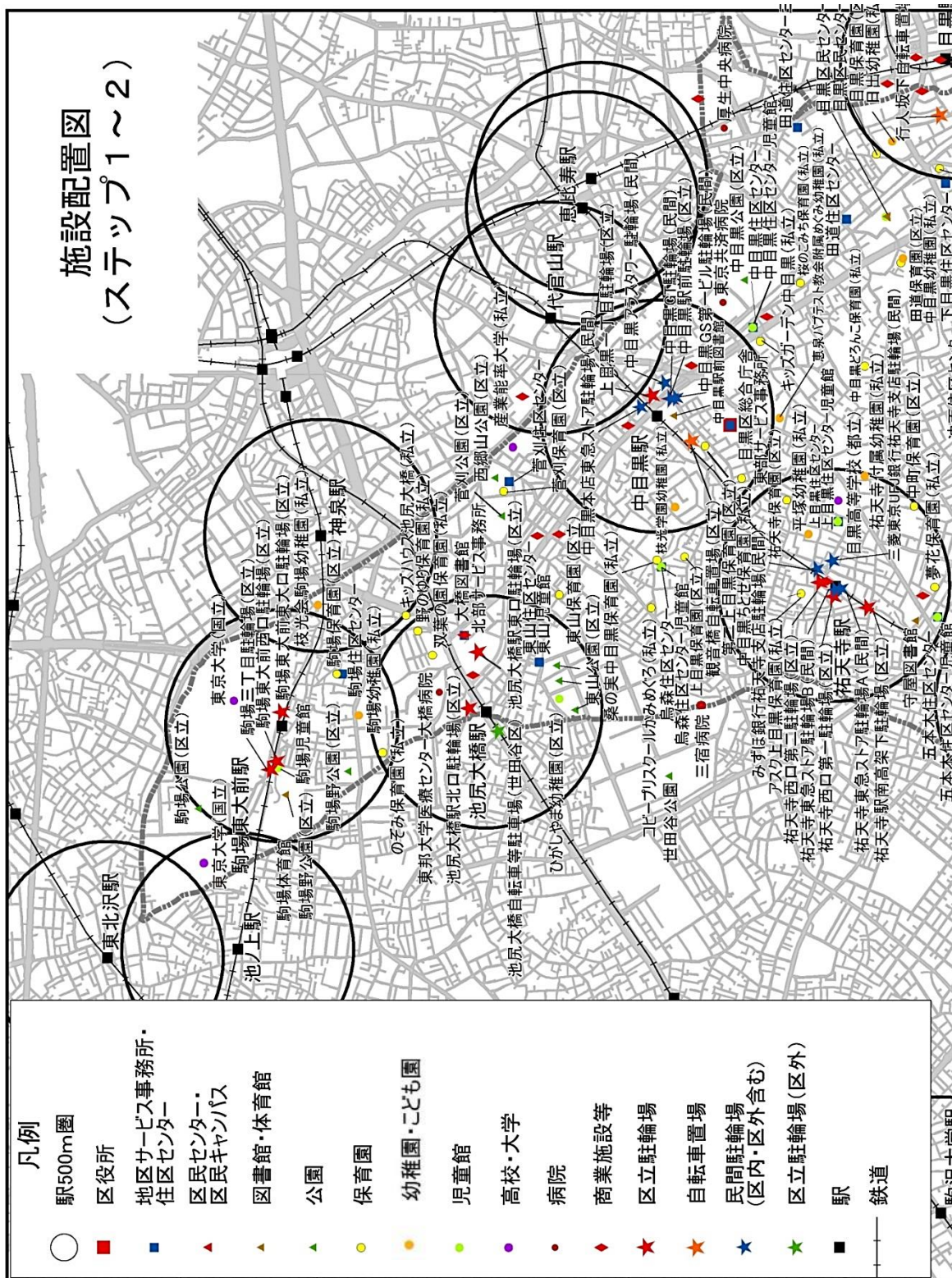
- ・評価の結果、施設に繋がらない路線やネットワーク化されていない路線については、別途、安全対策を検討します。
- ・最終的に抽出した自転車走行環境整備路線については、まちづくりの進捗や都市計画道路の整備状況など考慮するため、警視庁等と再度検討を行います。



(2) 自転車走行環境整備路線の選定

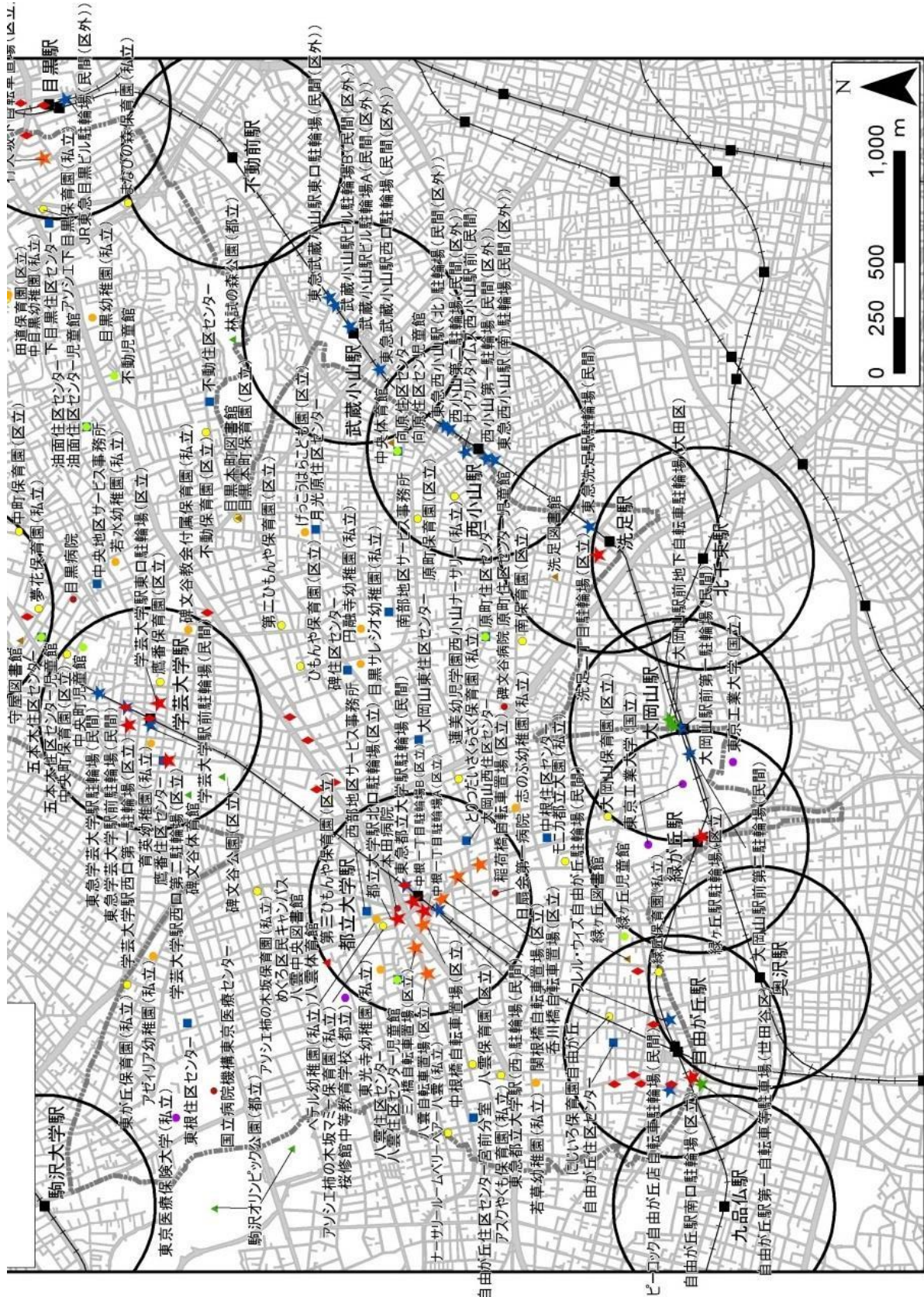
■ステップ1～2

自転車利用が多い施設間の経路等を抽出するため、各施設とその出入り口を確認します。





4.自転車走行環境の方向性



この地図は、東京都知事の承認を受けて、東京都縮尺2,500分の1地形図を利用して作成したものである。(承認番号)29都市基交第30号