



## 5.整備計画の内容

### (1) 自転車交通ルール等の周知活動

自転車、歩行者、自動車の誰もが安全で快適に通行できるようにするためには、すべての道路を利用者が法令遵守や交通ルールの理解、安全運転マナーの向上を努めていく必要があります。

このことから、自転車交通安全教室等による自転車交通ルールの周知や、安全運転マナーの習慣付けを継続的に実施します。また、国道・都道の道路管理者や警視庁及び目黒区が、自転車走行環境整備とあわせて、自転車交通ルールや整備に関する内容の周知を各ホームページや広報紙、チラシ等を通じて行います。

#### ■インターネットによる周知活動

#### 自転車に乗るときのルール、知ってますか？

自転車を利用するときはルールを守って安全運転をお願いします。

#### 自転車は車両です。

道路交通法上、自転車は軽車両と位置付けられています。

歩道と車道の区別があるところは車道通行が原則です。

車道を通行するときは、道路の左側通行をお願いします。

車道の左側を  
通行してください。

#### 次の場合は、例外として歩道でも自転車\*が通行できます

- ・道路標識や道路標示によって歩道を通行できる場合
- ・運転者が児童(13歳未満)、高齢者(70歳以上)、身体の不自由な方の場合
- ・通行の安全を確保するために、歩道を通行することがやむを得ない場合



出典：国土交通省ホームページ



## 自転車走行環境整備

### 事業の目的

自転車は環境負荷の少ない乗り物として見直されており、地球温暖化対策（二酸化炭素削減）に寄与するとともに、健康志向から自転車利用者は増えています。

一方、マナー違反や交通ルールを無視した走行により、歩行者と自転車等、自転車が関わる事故件数の全体に占める割合は増加傾向にあります。

区では、安全で安心して通行できるように、自転車ナビマーク設置等の自転車走行環境整備を行っていきます。

### 自転車ナビマーク設置例



碑文谷五丁目にモデル設置（平成25年度）



自転車ナビマーク例

### 自転車ナビマークとは

自転車が通行すべき部分と進行方向を明示するものです。

自転車は矢印の方向に進行してください。

出典：目黒区ホームページ



■広報紙による周知活動

は、区のホームページから申し込み可 **めぐろ区報** 平成29年(2017年)5月5日 **3**

# 知っていますか？自転車の正しい乗り方

園道路管理課交通安全係 (☎5722-9442)、目黒警察署 (☎3710-0110)、碑文谷警察署 (☎3794-0110)

## 自転車安全利用五則〜ルールを守って正しく安全に乗りましょう

**1** 自転車は、車道が原則、歩道は例外

**2** 車道は左側を通行



**3** 歩道は歩行者優先で、車道寄りを徐行

**4** 安全ルールを守る

- 飲酒運転、二人乗り、並進(2人以上並んで走ること)は禁止
- 夜間はライトを点灯
- 信号を守る
- 交差点での一時停止と安全確認

**5** 子どもはヘルメットを着用

※スピードの出し過ぎなど危険な運転や傘差し運転、運転中のスマートフォンの操作、ヘッドホン等で音楽を聴きながら運転することは禁止

◆ 自転車で歩道を通行できるのは

- 「歩道通行可」の標識などがあるとき
- 子どもや高齢者などが運転するとき
- 車道通行が危険なとき

◆ 歩道を通行する際のルール

- 歩道は歩行者優先
- 車道寄りをすぐに停止できる速度で通行
- 歩行者の通行の妨げになる場合は、一時停止するか、自転車から降りて、押しながら歩く

### 自転車ナビマークを延伸しました

園土木工事課土木計画係 (☎5722-9764)

27年度新茶屋坂通りに設置した自転車ナビマークを、山手通りから恵比寿南橋まで延伸しました(下地図)。

自転車ナビマークとは  
自転車が通行する位置と進行方向を明示するものです。



出典：めぐろ区報(平成29年5月5日)



■チラシによる周知活動例

# 自転車ナビマークを設置しました！

## 自転車ナビマークとは？



自転車ナビマークとは、自転車の事故防止や通行の円滑化を図るための路面標示となります。  
「通行すべき部分」と「進行方向」を明示するものです。矢印の方向に沿って自転車通行しましょう。

## 自転車ナビマーク設置箇所について

設置予定期間：平成29年 月～平成29年 月 整備延長：約820m



- 設置箇所：  
 平町一丁目26番地内  
 平町一丁目21番先  
 ～9番先  
 八雲一丁目11番先～  
 ～八雲二丁目8番先  
 中根一丁目12番先  
 ～17番先

※については、警視庁が設置したものです。





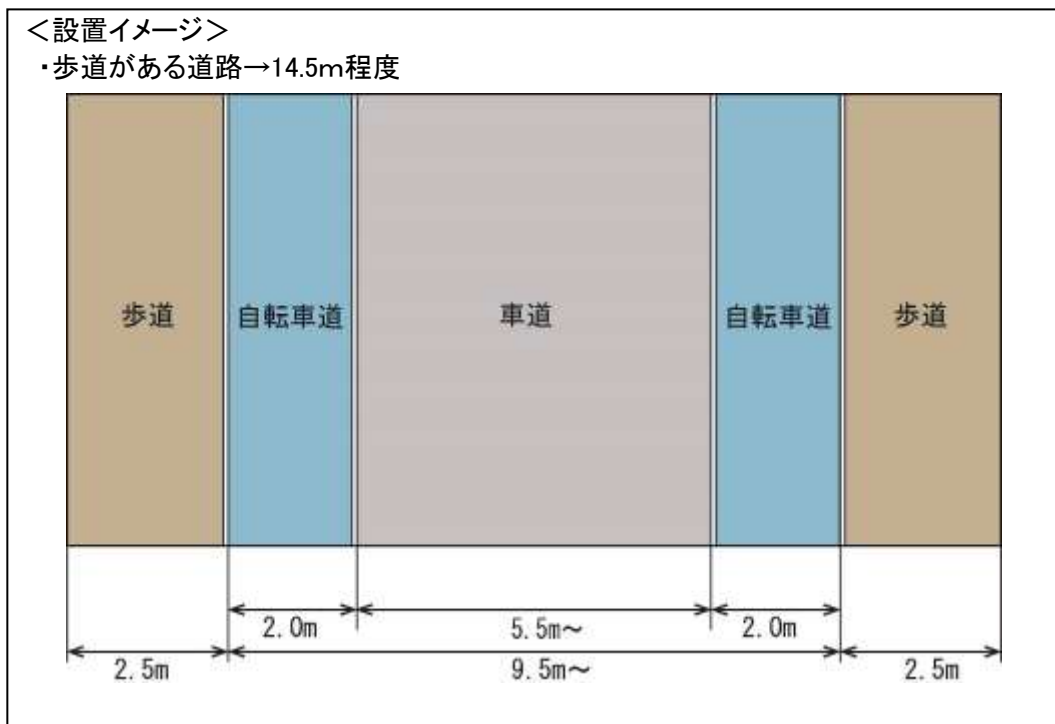
(2) 整備形態に関する考え方

区道における自転車走行環境整備については、国の「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン(平成28年7月改定)」をもとに、目黒区の道路状況を踏まえて、整備を行っていきます。

ア.自転車道

道路構造令第2条第2項に規定される、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行います。

幅員は2.0m以上(やむを得ない場合1.5m以上)が基本となり、区道の幅員は狭く、自転車道の設置が難しいため、区道内での現幅員による整備可能路線はなく、国道・都道での設置が考えられます。



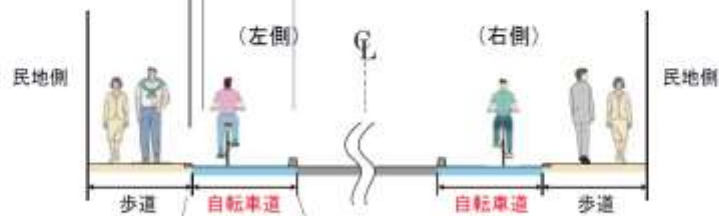


○ 自転車道とは、専ら自転車の通行の用に供するために、縁石線又はさくその他これに類する工作物により区画して設けられる道路の部分を用。 (道路構造令第2条第2項・道路交通法第2条第1項第3号の3)

【一方通行の場合】

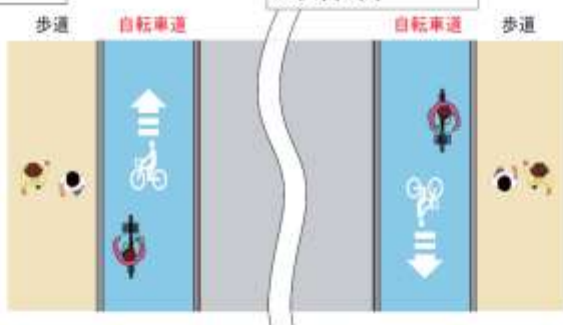
道路標識「自転車一方通行(326の2-A・B)」の設置

幅員2.0m以上  
(やむを得ない場合1.5m以上)



縁石線等の工作物により区画

縁石線等の工作物により区画



【双方向通行の場合】

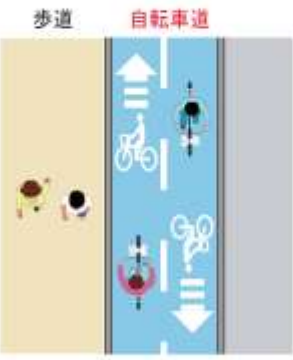
幅員2.0m以上

民地側



縁石線等の工作物により区画

縁石線等の工作物により区画



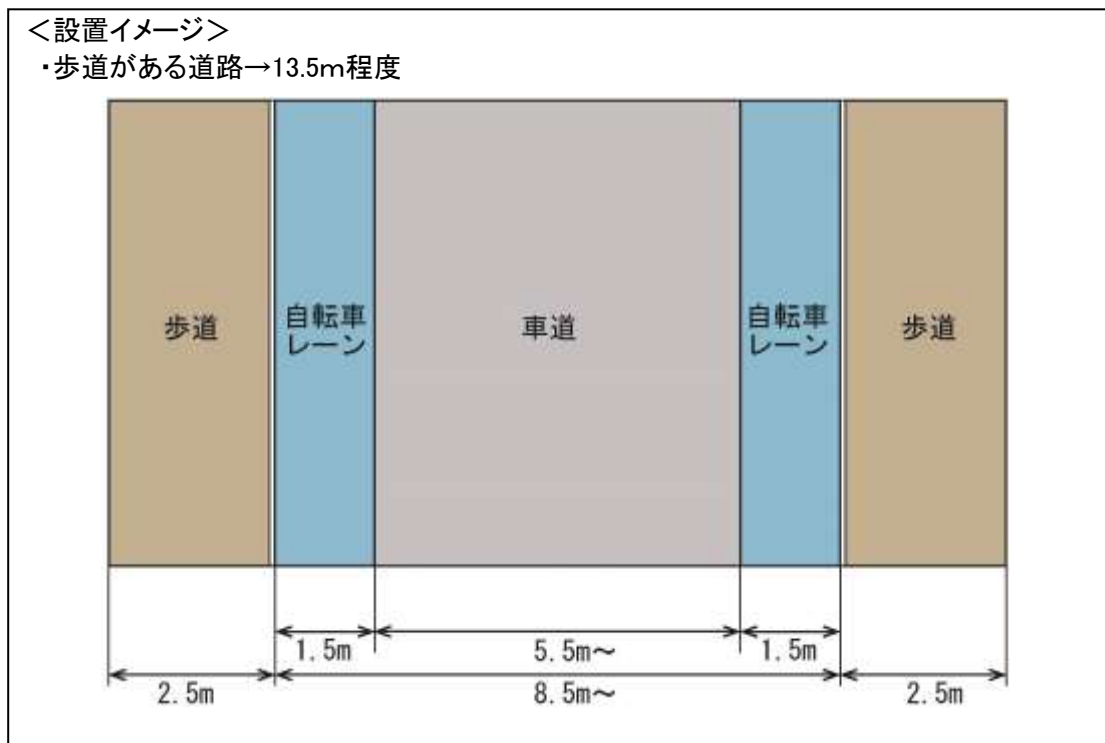
出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン

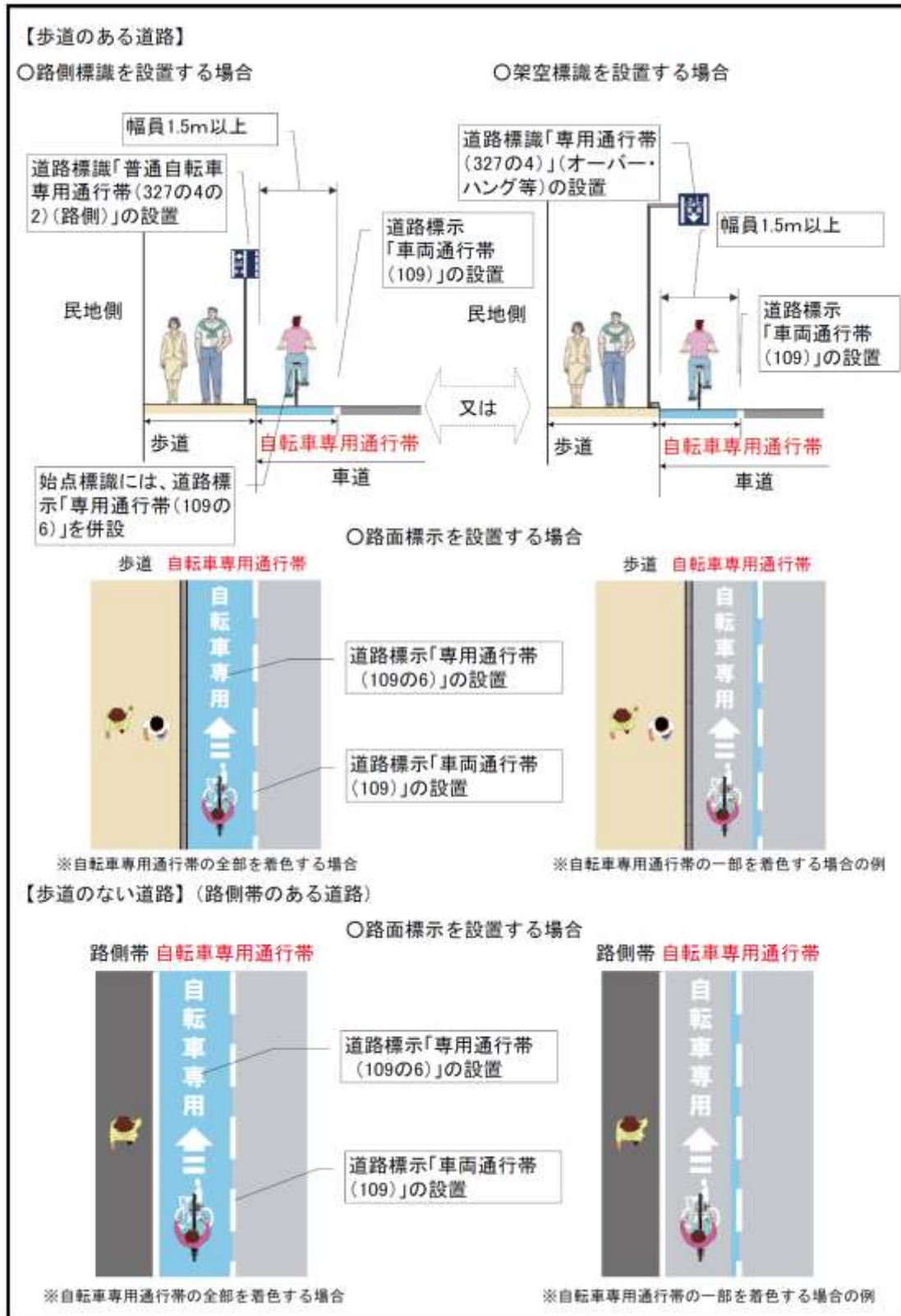
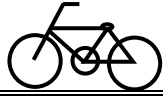


イ. 自転車レーン（自転車専用通行帯）

道路交通法第 20 条第 2 項の道路標識等により、車両通行帯の設けられた道路において、普通自転車を指定した車両通行帯をいいます。

幅員は 1.5m 以上（やむ得ない場合 1.0m 以上）が望ましく、自転車レーンの設置については、幅員を満たす路線が限られているため、可能な限り、自転車レーンの設置を推進します。





出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン





ウ. 自転車ナビマーク（車道混在）

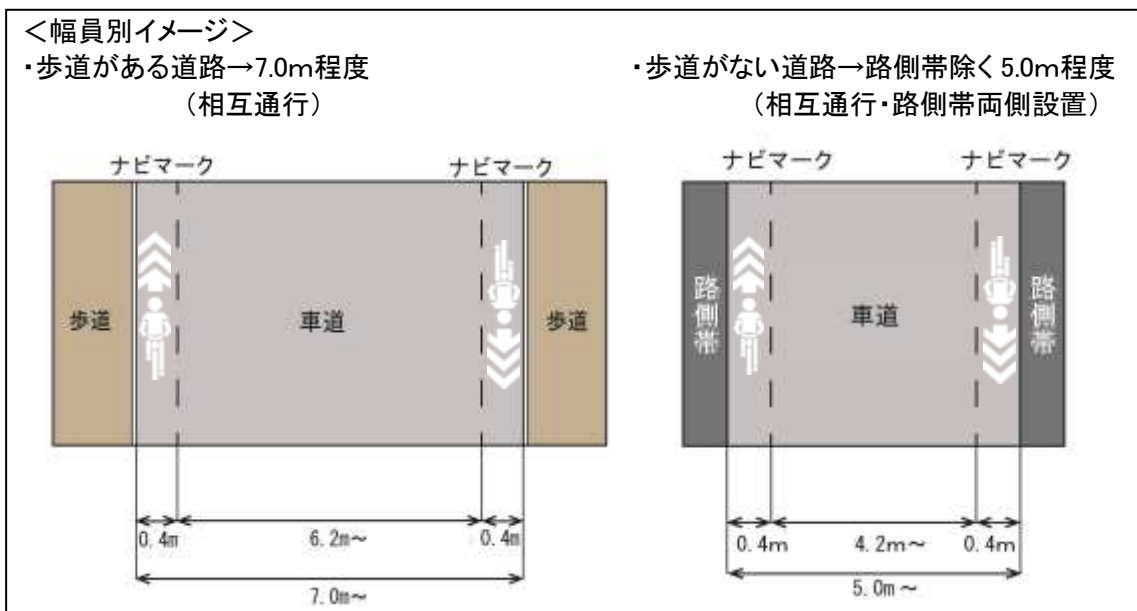
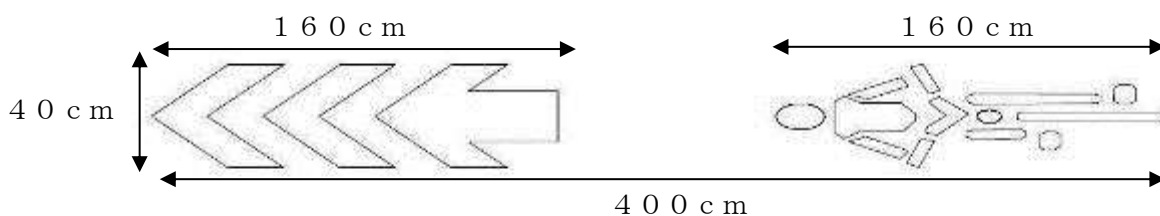
自転車と自動車が混在する場合、自転車の通行位置を明示し、自動車に注意喚起するため、必要に応じて法定外表示である自転車ピクトグラム（以下、「ピクトグラム」という。）を設置します。

ピクトグラムは、自転車の通行位置を示すものの、自転車専用の空間ではなく、自転車と自動車で共有するものです。そのため、幅員の狭い道路の多い目黒区では、ピクトグラムによる整備が基本になります。

なお、目黒区では、ピクトグラムと同様の路面表示として、平成25年度から自転車ナビマーク（警視庁規格）を設置し、今後も自転車ナビマークによる路面表示を主とし、所轄警察署と連携し、設置を進めていきます。また、相互通行及び一方通行のどちらの道路も交通規制等が無い限り、双方向に設置することとします。（詳細なイメージ図については、下図を参照）

区内の緑道沿いの道路については、幅員4m未満の狭い道路が多く、自動車交通量も少ないが、自転車交通量が多い状況であります。そのため、自動車は緑道を挟んで、それぞれ一方通行規制されている道路が多くあることから、同様に自動車と同方向のみの自転車ナビマークの設置を基本とします。（詳細なイメージ図については、P.46を参照）

自転車ナビマーク

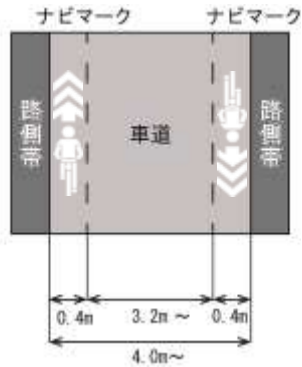




<幅員別イメージ(続き)>

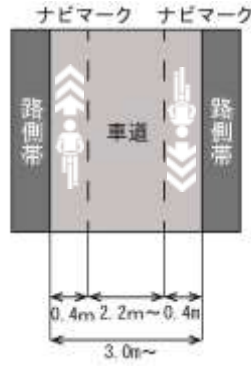
・歩道がない道路  
→路側帯除く4.0m程度

(相互通行・大型車通行止め  
・路側帯両側設置)

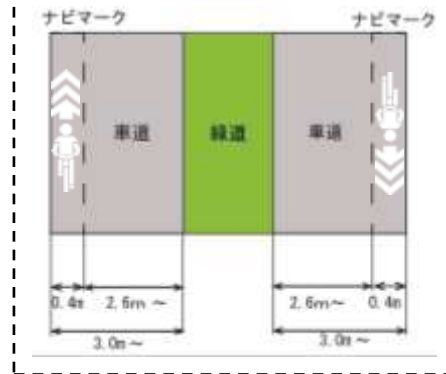


・歩道がない道路  
→路側帯除く3m程度

(一方通行・大型通行止め  
路側帯両側設置)



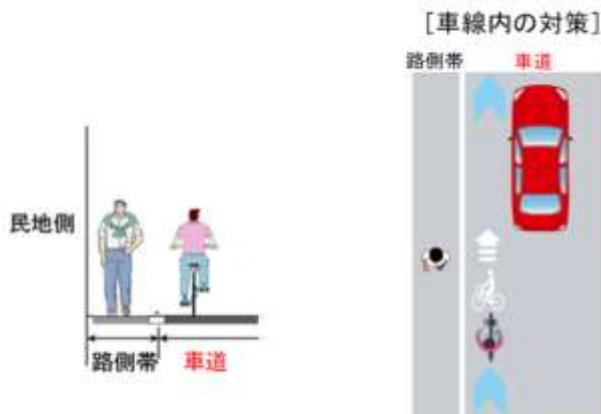
緑道沿いの道路



【歩道のある道路】



【歩道のない道路】(路側帯のある道路)

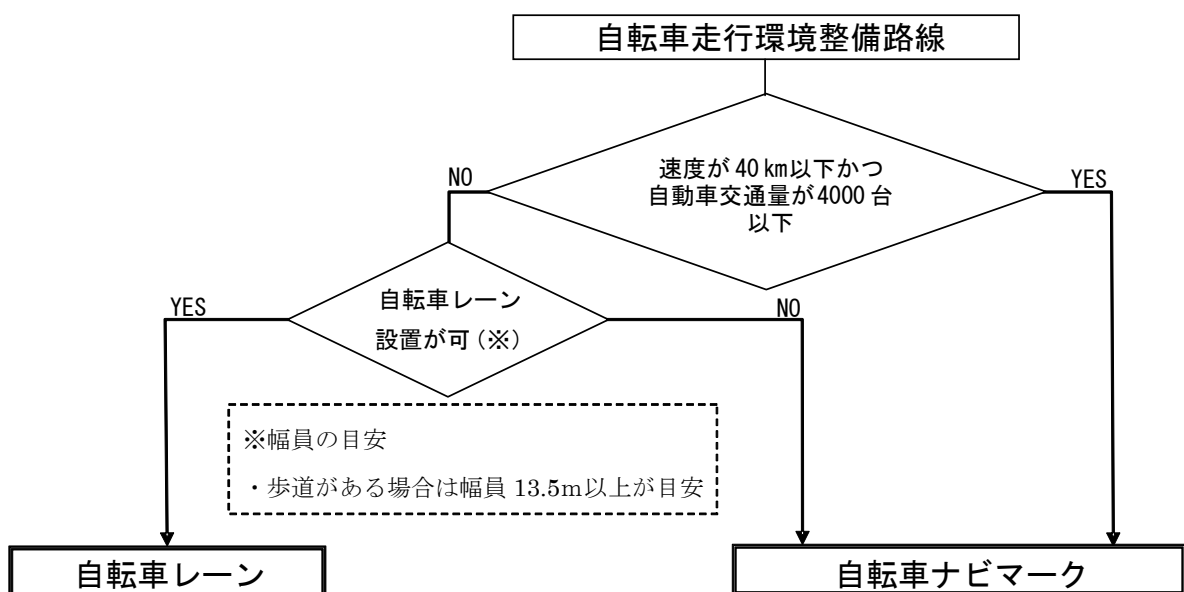




### エ. 整備形態の選定

整備形態の選定にあたっては、国の「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（平成28年7月改定）」をもとに、幅員等の道路状況を踏まえつつ、整備形態の選定を行います。

区道は幅員が狭く、自転車道の整備が困難なことから、自転車レーンもしくは自転車ナビマークによる整備を基本とします。





### (3) 優先整備路線の進め方

駅周辺（500m圏内）は、自転車利用が想定される施設が集中しており、特に自転車利用が多いことから、交通安全対策として優先度が高い状況にあります。

また、駅周辺は自転車利用が多いことから、自転車関連事故が発生しやすいため、走行環境の整備による駅周辺の交通安全対策に加え、効果的な自転車交通ルールの周知を行うことが期待できます。

については、駅周辺から整備を行うこととし、以下を優先的に整備する道路とします。

- ①駅周辺500m圏内における施設間の経路と自転車利用の多い利用路線(ステップ3)
- ②地区外とを結ぶ施設利用路線(ステップ4)の一部※

※①での利用路線においては、国道、都道等の主要道路に結ぶ必要があり、主要道路まで整備することとします。

また、優先整備の進め方については、上記にある「交通安全対策」及び「自転車利用が多い」の観点を主とし、以下の検討項目を総合評価し、整備を行うこととします。

#### A：駅周辺の自転車関連事故発生件数

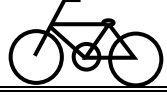
交通安全の観点から駅周辺での自転車関連事故件数が多い駅は、優先的に交通安全対策を行う必要があります。

#### B：自転車利用者数の多い駅

駅によって、自転車利用者数が異なるため、自転車利用者が多い駅周辺から整備を行うことで、駅周辺の交通安全対策及び効果的な自転車交通ルールの周知を行うことができます。

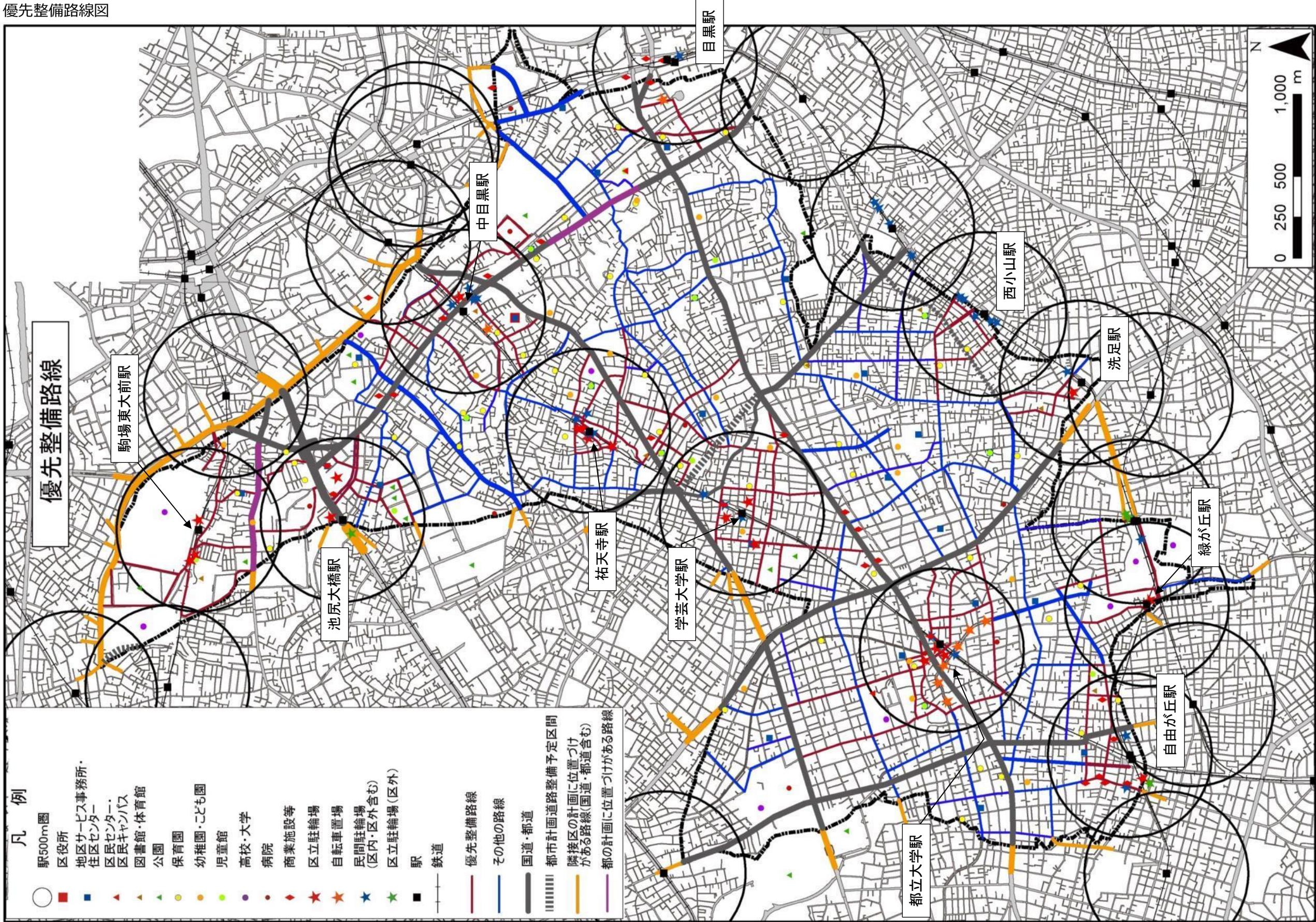
本計画の計画期間は10年間としていることから、当初の5年間を目途に中目黒駅、都立大学駅、学芸大学駅等の駅周辺を整備し、残りの5年間でその他の路線の整備する予定です。





(4) 優先整備路線の選定

■ 優先整備路線図



この地図は、東京都知事の承認を受けて、東京縮尺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都市基文第30号

| 整備路線   | 延長(km) |
|--------|--------|
| 優先整備路線 | 33.8   |
| その他の路線 | 43.9   |
| 合計     | 77.7   |

※ 警視庁等の協議により、変更が生じる場合があります。